NR 19 (1087)
7 MAJA 1972
CENA 2 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

W numerze:

DZIESIĘĆ ZWYCIĘSTW HENNEBERGA

NA JAKĄ KSIĄŻKĘ CZEKAM?

LATAJĄCY CZOŁG IŁ-2

PEZETEL

PIERWSZE LOTY SP-LAA



Na zdjęciu obok: współczesny pilot wojskowy.
Zdjęcie: Archiwum

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:

Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:

rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 3570 A-41

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703



● **20 ROCZNICĘ** istnienia obchodziła ostatnio jedna z jednostek lotnictwa myśliwskiego Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Z tej okazji odbyła się w jednostce uroczystość, w której uczestniczyli: dowódca Wojsk OPK — gen. dyw. pil. **Roman Paszkowski**, zastępca dowódcy WOPK do spraw politycznych — gen. bryg. **Jan Cieślik** oraz liczne grono oficerów dowództwa, grupa weteranów jednostki, a także przedstawiciel miejscowych władz partyjnych i zakładów pracy.

*

● **WZOREM** lat ubiegłych, na lotnisku Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Przylepie k/Zielonej Góry odbędą się lotnicze wakacje (w lipcu i sierpniu br.). Organizatorami tej pożytecznej i atrakcyjnej formy szkolenia są: Zarząd Wojewódzki ZMS i Aeroklub Ziemi Lubuskiej.

*

● **PRZYMUSOWO** lądował na Grochowie, w rejonie ul. Kwatery Głównej, samolot Aeroklubu Warszawskiego z dwuosobową załogą. Samolot został poważnie uszkodzony, załoga wyszła cało.

*

● **PRACOWNICY** pionu propagandy Wojska Polskiego spotkali się 18 — 19 kwietnia br. na terenie WSK — Mielec z aktywem i załogą tych zakładów oraz lektorami KW PZPR w Rzeszowie. Oficerowie zostali zapoznani z pracą i życiem załogi WSK oraz z osiągnięciami i perspektywami rozwoju ziemi rzeszowskiej. Dyrektor techniczny Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego **Kazimierz Brejnak** i dyrektor naczelny mieleckiej WSK **Tadeusz Ryczaj** zapoznali zebranych z planami dalszego rozwoju tej gałęzi gospodarki narodowej, a zwłaszcza WSK — Mielec.

*

● **KAPRAL Jerzy Nowakowski**, pełniący służbę w jednostce powietrzno - desantowej 6 PDPD, nie zważajac na grożące mu niebezpieczeństwo uratował dziecko wbiegające na jezdnię wprost pod nadjeżdżający samochód. Kpr. Nowakowski wykonał błyskawiczny skok i znalazłszy się przed kołami samochodu nakrył swoim ciałem dziecko. Dziewczynka została uratowana od śmierci, a dzielny żołnierz doznał tylko okaleczenia ręki. Kapral Nowakowski został nagrodzony przez dowódcę jednostki za swój bohaterski czyn.

*

● **WARSZAWSKIE** biuro węgierskich linii lotniczych MALEV znalazło siedzibę w nowym budynku przy ul. Marszałkowskiej róg Wspólnej, obok otwartego niedawno Węgierskiego Instytutu Kultury. Siedziba biura prezentuje się bardzo nowocześnie. Przedstawicielstwo MALEV-u (pierwsze w Polsce i dwudzieste piąte z kolei za granicą) zajmuje się informowaniem oraz rezerwacją miejsc.

*

● **DELEGACJA** Polski wzięła udział w pierwszym spotkaniu Podkomisji „C" d/s Hałasu Lotniczego Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego — ICAO. Spotkanie odbyło się w Bonn (NR), w dniach 17—18 kwietnia br. Oprócz Polaków, w spotkaniu uczestniczyły delegacje Anglii, Francji, Holandii, Japonii, Kanady, NRF i USA oraz jako zaproszeni goście — przedstawiciele Szwajcarii. Tematem spotkania było omówienie i uzgodnienie poglądów w zakresie projektu międzynarodowych norm dopuszczalnego hałasu, powodowanego przez samoloty z silnikami śmigłowymi o ciężarze startowym poniżej 5 700 kg. (o)

*

● **POD RADOMIEM** wydarzył się 23 kwietnia br. tragiczny wypadek: szybowiec „Mucha", pilotowany przez 43-letniego **Jerzego Tatara**, wpadł w korkociąg i runął na ziemię. Pilot w stanie bardzo ciężkim przewieziony został do szpitala, gdzie wkrótce zmarł. Dochodzenie w sprawie ustalenia przyczyn wypadku prowadzi komisja badań wypadków lotniczych.

*

● **W WOJSKOWYM** Instytucie Medycyny Lotniczej uroczyście pożegnano odchodzącego do rezerwy po długoletniej służbie wojskowej, ze względu na stan zdrowia, ppłka dra med. **Stanisława Janiszewskiego**, kierownika jednej z pracowni naukowych WIML.

ŚWIĘTO TRANSPORTOWCÓW



Prezydium centralnej akademii z okazji święta Dnia Transportowca i Drogowca.

W kieleckiej hali widowiskowej odbyła się 22 kwietnia centralna akademia z okazji dorocznego święta Dnia Transportowca i Drogowca. Szczególnie uroczystym momentem akademii było wręczenie przez wicepremiera Z. Tomala i sekretarza CRZZ M. Grada sztandarów przechodnich prezesa Rady Ministrów i CRZZ załogom PLL LOT i Wojewódzkiemu Zarządowi Dróg Publicznych, które zajęły pierwsze miejsce we współzawodnictwie międzyzakładowym za rok 1971. Grupa przodujących pracowników otrzymała odznaczenia państwowe. W części artystycznej wystąpił Centralny Zespół Wojska Polskiego.





Wicepremier Z. Tomal dekoruje Romana Nagórskiego z CZLC Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski (na zdjęciu z lewej) i Leopolda Borowskiego z ZRLiLK — Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Zdjęcia: MARIAN KOBRZYŃSKI

Widok kieleckiej sali widowiskowej, w dniu akademii.

TRANSPORT LOTNICZY

▲ W pierwszym kwartale br. zanotowano rekordowy dla tego okresu **wzrost ruchu przewozowego w Centralnym Porcie Lotniczym na Okęciu.** Oba dworce — krajowy i międzynarodowy — przyjęły 230,2 tys. pasażerów, w tym 111,7 tys. odlatujących, 113,5 tys. przylatujących i 5 tys. tranzytowych. W porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego ruch pasażerski w CPL Okęcie wzrósł o 29%.

Port międzynarodowy przyjął lub odprawił 98,6 tys. pasażerów (w I kw. 1970 — 67,2 tys., wzrost o 47%), a krajowy — 131,6 tys. (111,7 tys., wzrost o 18%). Przeciętna dzienna dla obu portów wynosiła 78 startów i lądowań i 2 560 pasażerów (średnio 33 w jednym locie).

*

▲ W pierwszych dniach kwietnia PLL LOT zakończyły trwające od grudnia ub. r. **przewozy pomidorów egipskich.** W 115 rejsach LOT przewiózł z Kairu do Warszawy ok. 1 200 ton tych świeżych jarzyn.

*

▲ Od kilku tygodni LOT przewozi z Budapesztu do Warszawy, Gdańska, Katowic, Rzeszowa **jednodniowe kurczęta** dla celów hodowlanych. W jednym tylko miesiącu maju przewidziany jest przewóz ponad miliona piskląt. Jeden Ił-18 zabiera ich około 80 tysięcy.

*

▲ Wraz ze sztandarem przechodnim Prezesa Rady Ministrów i Centralnej Rady Związków Zawodowych, zdobytym we współzawodnictwie przedsiębiorstw transportu drogowego i lotniczego, załoga LOT-u otrzymała **nagrodę w wysokości 200 tysięcy zł.** Dobre wyniki roku ubiegłego spowodowały także zwiększenie o 40% nagród dla pracowników z funduszu za osiągnięcia ekonomiczne.

*

▲ W dniu 24 kwietnia odbyło się w PLL LOT **zebranie zakładowej organizacji** Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców, na którym wybrano nową radę zakładową przedsiębiorstwa.

![Listy]

Listy

W SPRAWIE OBOZU KONDYCYJNEGO W IWONICZU

Szanowny Panie Redaktorze!

Po przeczytaniu korespondencji w „Skrzydlatej Polsce" (nr 13/1081) z 26.III.1972 r.) pt. „Obozy?", chciałbym autorowi i nie tylko jemu przedstawić stanowisko właśnie uczestników obozu kondycyjnego kadry latającej, odbytego w Iwoniczu-Zdroju w okresie od 16 do 29 stycznia 1972 r.

Sprawa pierwsza: sugestia zlokalizowania obozu w Iwoniczu-Zdroju wypłynęła od samych zainteresowanych, tzn, personelu latającego Aeroklubu PRL. Należy tu zaznaczyć, że większość uczestników to ludzie, używając zwrotu autora artykułu, „już nieco zestarzali, jak kierownicy jednostek, szefowie wyszkolenia oraz instruktorzy".

Iwonicz-Zdrój to stare, znane w całej Polsce uzdrowisko, pięknie położone między górkami i co ważne o swoistym mikroklimacie (nie olbrzymie skupisko, bo liczące zaledwie 4 tys. mieszkańców).

Sprawa druga: dlaczego Iwonicz-Zdrój? Jak już wspomniałem Iwonicz, pomyślany został przede wszystkim dla tej części kadry, która wymaga pewnego „podreperowania" zdrowia. Każdy z uczestników mógł korzystać z leczenia sanatoryjnego według orzeczenia wysokiej klasy specjalistów tutejszego uzdrowiska. Dla informacji podam, jakie schorzenia tu się leczy: choroby stawowe, dróg oddechowych, krążenia itp. Następnie wzięto pod uwagę bliskość pięknych Bieszczadów. Takich miejscowości turystycznych jak Łańcut (zabytkowy zamek) Dukla (Dolina Śmierci), Krynica (perła polskich uzdrowisk), Wieliczka (prastara kopalnia soli), Brzeza-Komańcza (słynna wąskotorówka, tzw „ciuchcia", przebiegająca w najbardziej dzikim i malowniczym terenie Bieszczadów), pomnik gen. Świerczewskiego w Jabłonce, Ustianowa — kolebka polskiego szybownictwa wraz z pięknym pomnikiem wybudowanym ku czci poległych lotników polskich na wszystkich frontach II wojny światowej, znajdujący się już po stronie CSRS. Tu pragnę nadmienić, że uczestnicy obozu zwiedzili wszystkie te miejscowości, mając do dyspozycji autokar pobliskiego Aeroklubu Podkarpackiego. Jeśli chodzi o uprawianie sportów zimowych, to pragnę poinformować, że Iwonicz-Zdrój posiada ku temu pełne walory i zaplecze.

Ostatni argument to sprawy socjalno-bytowe, które mają też niebagatelny wpływ na samopoczucie uczestników Obóz udało się zlokalizować w znanym domu wczasowym „BARBURKA" (dzięki przychylności Ministerstwa Górnictwa i Energetyki), który słynie z najlepszej kuchni i wyposażenia wnętrz (2 i 3-osobowe pokoje z ciepłą i zimną wodą w każdym pokoju oraz radioodbiornikiem. świetlica z telewizorem i wyposażeniem w gry itp.).

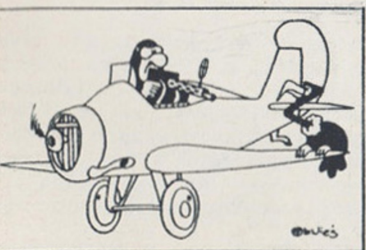
Tak więc w odczuciu wszystkich uczestników obóz był trafnie wybrany, dobrze zorganizowany, a jako dowód tego co piszę było wysłanie specjalnego podziękowania Rady Obozowej na ręce prezesa Zarządu Głównego Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. Władysława Jagiełły oraz dziękczynnego artykułu do redakcji „Skrzydlata Polska", napisanego przez jednego z uczestników (członka Rady Obozu).

Autor artykułu „Obozy?" nie był w ogóle zorientowany w sprawie i wprowadził tylko w oburzenie uczestników obozu w Iwoniczu-Zdroju.

Pozostaję z szacunkiem:

ZYGMUNT RICHTER
Krosno

Red. Do listu dołączono osiem oświadczeń uczestników obozu kondycyjnego w Iwoniczu, potwierdzających treść listu Zygmunta Richtera.



NA NASZYM HORYZONCIE



BLISKO 300-tysięczna rzesza pracowników transportu drogowego i lotniczego – członków Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców, do którego należą m. in. pracownicy Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, PLL LOT, Aeroklubu PRL i Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych – obchodziła w przedostatnią niedzielę kwietnia swoje doroczne święto – Dzień Transportowca i Drogowca.

Centralna akademia z okazji tego święta odbyła się 22 kwietnia w Kielcach. Gościem transportowców i drogowców był wicepremier Z. Tomal, który przekazał im pozdrowienia i podziękowania za ich rzetelną pracę od I sekretarza KC PZPR E. Gierka i premiera P. Jaroszewicza.

W ostatnim roku podjęto wiele decyzji istotnych dla transportu. Przykładowo Z. Tomal wymienił w swym przemówieniu w czasie uroczystości tak istotną dla lotnictwa cywilnego decyzję, jak zakup samolotów IŁ-62 i realizowany już program modernizacji lotnisk krajowych.

Minister Komunikacji M. Zajfryd, omawiając z kolei na akademii 10-letni dorobek w dziedzinie transportu i drogownictwa (ponieważ już po raz dziesiąty obchodzono w Polsce Ludowej Dzień Transportowca i Drogowca), podkreślił, że w tym okresie powstało jednak wiele dysproporcji, gdyż za szybkim wzrostem zadań nie nadążał rozwój bazy technicznej.

Jest rzeczą zrozumiałą, podkreślił minister, że nie można od razu rozwiązać wszystkich nabrzmiałych problemów. Powstały jednak warunki sprzyjające lepszej pracy, co w efekcie prowadzi do bardziej efektywnego wykorzystania posiadanych możliwości.

Minister Zajfryd posłużył się przykładem LOT-u, który od 1 stycznia br. pracuje według zasad nowego systemu ekonomicznego. Zapewnia to przedsiębiorstwu szersze możliwości podejmowania operatywnych decyzji.

Miło nam przy tym podkreślić wraz z gratulacjami dla załogi Polskich Linii Lotniczych LOT, że otrzymała ona na tej akademii m. in. sztandar przechodni prezesa Rady Ministrów i CRZZ – za zajęcie pierwszego miejsca we współzawodnictwie międzyzakładowym za rok 1971.

Pragniemy też serdecznie pogratulować przodującym pracownikom transportu odznaczeń państwowych, m. in.: długoletnim pracownikom i działaczom lotnictwa – **Jerzemu Osińskiemu i Romanowi Nagórskiemu** z CZLC, którzy odznaczeni zostali Krzyżami Kawalerskimi Orderu Odrodzenia Polski oraz **Zdzisławowi Lasockiemu** z CZLC i **Leopoldowi Borowskiemu** z ZRiLK, odznaczonymi Srebrnymi Krzyżami Zasługi.

W Aeroklubie PRL odbyło się w końcu kwietnia kilka spotkań. 27 kwietnia obradował Komitet Organizacyjny Jubileuszowego X Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów, który wystartuje już za dwa tygodnie. Tego samego dnia w siedzibie Biura ZG APRL na wspólnej naradzie przedstawiciele Aeroklubu PRL i Wyższej Szkoły Wychowania Fizycznego we Wrocławiu omówiono nader ważne sprawy dotyczące przyszłego wykorzystania w pracy absolwentów specjalizacji lotniczej WSWF. Wnioski z narady mogą mieć istotne znaczenie dla wzrostu i dalszego rozwoju wysoko wykwalifikowanej kadry instruktorskiej w naszym lotnictwie sportowym. Dwa dni później Prezydium ZG APRL spotkało się w Warszawie z wyróżniającymi się instruktorami lotniczymi Aeroklubu PRL. Był to swego rodzaju zlot, którego uczestnicy wymienili między sobą doświadczenia oraz podzielili się spostrzeżeniami odnośnie pracy i organizacji szkolenia w lotnictwie sportowym. Przodujący instruktorzy otrzymali dyplomy uznania i okolicznościowe proporczyki.

Jak z tego wynika, nabrzmiałe problemy kadry instruktorskiej w aeroklubach znalazły się ostatnio w centrum zainteresowania władz naczelnych Aeroklubu PRL. Sądzimy, że będą w dalszych działaniach pomyślnie rozwiązywane. „Skrzydlata" przy tym była. Brała bezpośredni udział w tych wszystkich spotkaniach i do spraw tu sygnalizowanych powrócimy w następnych numerach w oddzielnych publikacjach.

Pojechaliśmy także do Wrocławia, gdzie 28 kwietnia Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich APRL – laureat Dyplomu Honorowego FAI – obchodził 20-lecie swego istnienia. Niezależnie od gratulacji, które złożyliśmy zasłużonemu Jubilatowi osobiście w stolicy Dolnego Śląska, składamy je raz jeszcze publicznie na tym miejscu, aby podkreślić nasze uznanie dla bogatego dorobku tego Ośrodka i unikalnych osiągnięć w działalności lotniczo-lekarskiej dla sportu lotniczego.

Skoro już mowa o Wrocławiu, to pragniemy przy okazji gorąco pozdrowić i przekazać nasze najlepsze życzenia dla działaczy i pracowników lotnictwa w stolicy Dolnego Śląska – z okazji obchodzonego 7 maja tradycyjnego Dnia Wrocławskich Skrzydeł.

NADSZEDŁ nam tymczasem maj. Piękny, zielony – chyba najpiękniejszy ze wszystkich miesięcy roku. Tradycyjnie wybierzemy się na kiermasze, które już po raz dwudziesty piąty organizowane są u nas w dorocznych dniach Oświaty, Książki i Prasy. Okazja do konfrontacji i przemyśleń, także nad stanem naszej oświaty lotniczej, książki i prasy lotniczej. Zbiegły się te dni z ćwierćwieczem zasłużonej oficyny wydawniczej – Wydawnictwa MON. Mamy wiele uznania dla tego przedsiębiorstwa, które wydaje książki nie tylko dla ludzi w mundurach, a szczególnie nam się zasłużyło w dziedzinie wydawnictw lotniczych. Mamy też wiele sentymentu dla Wydawnictwa MON, które w pierwszych latach swego istnienia działało pod nazwą „Prasa Wojskowa", ponieważ było kilka lat również wydawcą naszej „Skrzydlatej".

Z okazji 25 lat działalności Wydawnictwa MON (dorobek zamyka się 5 tysiącami tytułów o łącznym nakładzie 120 milionów egzemplarzy), nasze serdeczne gratulacje dla całej załogi. Gratulacje i prośba: marzy nam się dokumentalna księga „Lotnictwo Polski Ludowej". Chcielibyśmy doczekać się jej na 30-lecie PRL.

(kon)



W styczniu jeden z członków załogi „Apollo - 16" zachorował. Program przygotowań do kolejnej wyprawy księżycowej nie uległ zakłóceniu. Thomas Mattingly, John Young i Charles Duke na pokładzie statku „Apollo - 16" wystartowali w stronę Księżyca dnia 16 kwietnia zgodnie z planem, 19 kwietnia osiągnęli orbitę okołoksiężycową. 20 kwietnia statek księżycowy z Youngiem i Dukem wylądował na powierzchni Srebrnego Globu, a 21 kwietnia dwaj astronauci rozpoczęli pracę na powierzchni Księżyca. Podczas lotu docelowego było nieco kłopotów natury technicznej. Powrót z Księżyca nastąpił 27 kwietnia I tylko tyle można podać zgodnie z napływającymi informacjami do chwili pisania niniejszego. Start przeprowadzono przy pomocy „Saturna-V (511)", który przy starcie miał masę 2921 ton. Masa statku „Apollo-16" wynosiła: kabina załogi — 5 844 kg, podzespół silnikowy i wyposażeniowy — 25 514 kg, statek księżycowy — 14 429 kg. Masa wyposażenia statku księżycowego („Orion") wynosiła 558 kg. O około 8 kg więcej niż w poprzedniej wyprawie. Ciąg startowy wszystkich silników rakiety nośnej wynosił 34 556 650 N (czyli 3 370 ton). Amerykanie po raz pierwszy podali wartość ciągu w międzynarodowych jednostkach — w niutonach.

Czternastego kwietnia na orbicie okołoziemskiej umieszczony został nowy zupełnie obiekt kosmiczny, radziecki próbnik „Prognoz". Próbnik ten, o masie 845 kg, przeznaczony jest do badania Słońca. Porusza się po niezwykle wydłużonej eliptycznej orbicie: w apogeum — 200 tys. km, a perigeum — 950 km. Początkowy czas obiegu próbnika wokół Ziemi wynosił 97 godzin. Na pokładzie nowego próbnika zabudowano liczną aparaturę przeznaczoną do badania promieniowania słonecznego. Między innymi chodzi o dokładne ustalenie mechanizmu wyrzucania strumieni plazmy słonecznej i innych zagadnień, które być może ułatwią przewidywanie wybuchów na Słońcu. Stąd też nazwa próbnika — „prognoza". Wysłanie nowego satelity na tak wielkie wysokości oznacza, że badania Słońca rozszerzane są w ZSRR coraz bardziej, zgodnie zresztą z wytyczonym programem badania przestrzeni okołoziemskiej. Wszystko wskazuje że nowy satelita będzie długowieczny.

13 kwietnia w siedzibie prezydium Akademii Nauk ZSRR w Moskwie odbyła się wymiana próbek gruntu księżycowego między uczonymi radzieckimi i amerykańskimi. Amerykanie otrzymali 2 gramy gruntu pobranego przez automat „Łuna-20" oraz zdjęcia rejonu lądowania próbnika. Uczeni ZSRR otrzymali 1 gram gruntu księżycowego pobranego przez załogę statku „Apollo-15". Wymiana myśli naukowej, współpraca techniczna między narodami oto szczytne cele realizowane już i napawające optymizmem na przyszłość.

PE

NASZA MINI-ANKIETA

Na jaką książkę czekam ?



OSTATNIO przeprowadziliśmy krótkie rozmowy z kilkunastoma naszymi Czytelnikami. Tematem tych rozmów było tylko jedno pytanie: Na jaką książkę czekam?

Pytając o książkę mieliśmy na myśli oczywiście książkę lotniczą. A więc jaka książka powinna być napisana, wydana i jaka winna się znaleźć na półkach księgarskich? Krótko mówiąc, chodziło nam o książkę zarówno do czytania jak i korzystania z niej, książkę potrzebną do szkolenia i uzupełniania wiedzy lotniczej.

Wypowiedzi zamieszczamy w kolejności przeprowadzanych rozmów.

CZESŁAW BIESZCZAD (kapitan pilot Polskich Linii Lotniczych LOT). Przede wszystkim czekam na podręcznik dotyczący ruchu lotniczego. W książce tej winny być przedstawione wyczerpująco zagadnienia kontroli naziemnej i kontroli tej z punktu widzenia załóg latających. Ponadto pasjonują mnie książki o charakterze pamiętnikarskim. I na taką książkę lotniczą również czekam.

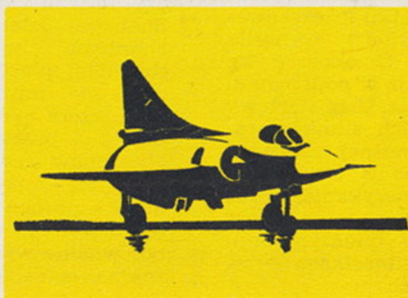
MICHAŁ GOSZCZYŃSKI (kierownik redakcji w Wydawnictwach Komunikacji i Łączności). Przyznam się, że czekam na wiele książek lotniczych. W pierwszej kolejności jednak oczekuję rzetelnej pozycji o udziale polskich lotników w drugiej wojnie światowej. Mam na myśli książkę historyczną, a nie beletrystyczną. Od wielu lat czekam również na dużą encyklopedię lotniczą.

ZDZISŁAW DUDZIK (starszy inspektor wyszkolenia ZG Aeroklubu PRL). Od szkolnych lat, a więc już od dawna, interesują mnie wspomnienia, pamiętniki lotników, dobre powieści lotnicze. Każda nowa książka z tej dziedziny staje się dla mnie zajmującą lekturą. Wypowiadając się jako pracownik wyszkolenia lotniczego, za najpilniejsze uważam wydanie podręczników dotyczących wyszkolenia pilota samolotowego. Na przykład odczuwa się dotkliwy brak podręcznika akrobacji lotniczej.

WOJCIECH MOZDYNIEWICZ (wyczynowy pilot szybowcowy, instruktor). Interesuję się szybownictwem, jego rozwojem, osiągnięciami pilotów, konstrukcjami Dużo na ten temat wiem. Niemniej czekam na obszerną monografię dziejów szybownictwa polskiego. Historię, moim zdaniem, bardzo potrzebną i na czasie.

ZBIGNIEW PELCZARSKI (sekretarz Zarządu Krajowego Klubu Twórców Lotniczych). Cóż, na jaką książkę czekam? Przede wszystkim na dobrą, współczesną powieść o prawdziwych ludziach polskiego lotnictwa.

LESZEK KOMUDA (działacz lotniczy). Czytam zapowiedzi wydawnicze zarówno w informatorach, jak i w prasie. Ale jak do tej pory nie znajduję w nich nawet wzmianki o książkach, na które czekam (ale sądzę, że nie tylko ja). Mam na myśli dwie pozycje: dobrą historię lotnictwa polskiego i konstrukcji lotniczych oraz ilustrowaną encyklopedię lotniczą. Obie książki winny być przygotowane rzetelnie, bardzo starannie, aby w ich treści nie było nieścisłości. Ponadto ciągle czekam na nowe wspomnienia lotników i konstruktorów lotniczych.



JÓZEF SKRZYPEK (oficer Wojsk Obrony Powietrznej Kraju). Czekam na dobrą powieść obrazującą walki polskich lotników we wrześniu 1939 roku. Oprócz powieści oczekuję na pracę o charakterze dokumentu przedstawiającego dorobek współczesnego polskiego lotnictwa wojskowego, a w szczególności lotnictwa myśliwskiego Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Moim zdaniem powinna to być książka popularna, bogato ilustrowana, której przeznaczeniem będzie szeroki krąg czytelników, głównie młodzieży.

ANDRZEJ PAZIO (kierownik szkolenia i ruchu lotniczego Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego). Czekam na podręcznik dotyczący mechaniki śmigłowca. Wzorem dla takiego podręcznika może być bardzo dobra książka inż. Władysława Nowakowskiego. Z ogromną satysfakcją przeczytałbym współczesną powieść z życia pilotów naszego lotnictwa cywilnego.

WŁADYSŁAW NIESTOJ (konstruktor, modelarz wyczynowy). Moją książką, na którą czekam, jest historia polskiego lotnictwa cywilnego. Mam oczywiście na myśli pracę dokładną, opartą na dokumentach, przedstawiającą nasz ogromny dorobek na tym polu. Jest o czym pisać. Proponowałbym nawet, jeśli zajdzie potrzeba, aby historię tę przedstawić w dwóch, względnie trzech tomach. Ponadto zachęcałbym kontynuowanie przeglądu konstrukcji modeli latających, głównie polskich... i najlepszych konstrukcji światowych.



ROMAN LEWANDOWSKI (skoczek doświadczalny). Poza wspomnieniami lotników z lat pokoju i wojny, które najchętniej czytam, bardzo bliskie są mi książki o tematyce spadochronowej. Chciałbym nabyć pracę na temat nowoczesnego spadochroniarstwa. W tym przypadku mam na myśli poprawioną i uzupełnioną książkę Stasiewicza. Ponadto czekam na wznowienie książki o spadochronach.

BOHDAN JANCELEWICZ (prezes Aeroklubu Warszawskiego). Czekam na podręcznik typu akademickiego pod tytułem „Podstawy budowy samolotów i śmigłowców". Podręcznik taki, w dwóch tomach, uważam za bardzo potrzebny i na czasie. Oprócz tego czekam na pamiętniki lotników i konstruktorów, ludzi którzy swoją działalnością przyczynili się do rozwoju lotnictwa.

TADEUSZ KAMIŃSKI (szef propagandy Aeroklubu PRL). Przede wszystkim oczekuję obszernej monografii, obejmującej całokształt działalności lotnictwa sportowego w naszym kraju. Mam na myśli zarówno jego przeszłość jak i teraźniejszość.



TADEUSZ STĘPIEŃ (dziennikarz, publicysta lotniczy). Chciałbym mieć w swojej bibliotece album wszystkich polskich konstrukcji lotniczych. W albumie takim winny być uwzględnione nie tylko szybowce i samoloty, ale również balony, spadochrony, śmigłowce i motoszybowce

STANISŁAW MAJEROWSKI (pilot sanitarny). Jeśli można, to na pytanie chciałbym odpowiedzieć dwukrotnie. Po pierwsze: pasjonują mnie wspomnienia, różnego rodzaju pamiętniki lotników i konstruktorów. Na ogół zawierają one wiele interesującego materiału poznawczego. Czekam więc na każdy nowy pamiętnik pilota, na każde wspomnienie lotników w formie książkowej. Po drugie: elementem bardzo ważnym, istotnym w mojej pracy zawodowej, jest ciągłe podnoszenie wiedzy specjalistycznej. Stąd też i moje oczekiwanie na każdą książkę dotyczącą użytkowania śmigłowców.

ANDRZEJ GLASS (publicysta, pracownik Instytutu Lotnictwa). Czekam nie na jedną, lecz na kilka książek. Przede wszystkim na prace dotyczące monografii udziału lotników polskich w drugiej wojnie światowej, w pierwszej kolejności we Francji, a następnie w Anglii. Ponadto oczekuję prac, w których omówione zostaną konstrukcje lotnicze, na których latali Polacy.

ADAM FLIS (pracownik Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego). Gdy napotykam w księgarni na pozycję dotyczącą wspomnień lotników bądź konstruktorów lotniczych, niezwłocznie ją kupuję. Po prostu pasjonują mnie książki o charakterze pamiętnikarskim. Ponadto od dłuższego czasu czekam na historię polskiego lotnictwa powojennego.

Tyle nasi rozmówcy.

Ich wypowiedzi są sygnałem dla naszych wydawnictw, na jakie książki czekają oni, jakie ich interesują, a tym samym jakich brak jest na rynku księgarskim. Przy tej okazji wypada stwierdzić, że najpilniejszym staje się wydanie czterech typów książek: pierwszy — specjalistyczne, potrzebne w pracy zawodowej lub nauce; drugi — historyczne, głównie dotyczące lotnictwa polskiego; trzeci — encyklopedyczne oraz czwarty — o charakterze pamiętnikarskim.

Na prace, o których mówili nam nasi Czytelnicy, nie tylko czekają oni sami, ale większość miłośników książek. Wierzymy, że wszystkie tytuły, gdy tylko zostaną wydane, okażą się pożyteczne i tym samym przyczynią się do rozszerzenia tak bardzo potrzebnej wiedzy lotniczej.

Rozmawiał: T. MALINOWSKI

PEZETEL EKSPORTER SPRZĘTU I USŁUG LOTNICZYCH



W RAMACH integracji przemysłu z handlem zagranicznym, mający przed sobą nowe perspektywy rozwoju przemysł lotniczy i silnikowy doczekał się również własnego przedsiębiorstwa handlu zagranicznego. Nowa komórka organizacyjna Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „Delta" powstała 1 kwietnia 1971 r. i nosi nazwę: **Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego Przemysłu Lotniczego PEZETEL**, z siedzibą w Warszawie, przy ulicy Przemysłowej 26.

PEZETEL, chociaż nie przejął jeszcze od central handlowych wszystkich wyrobów przemysłu lotniczego i silnikowego, może się już, po roku działalności, pochwalić istotnymi osiągnięciami handlowymi. Ważne jest przy tym, że efektywność eksportowanych przez to przedsiębiorstwo towarów i usług jest bardzo wysoka. Plan eksportu w 1971 r. wykonany został w 106,2 procent. Plan obrotów PEZETELU w zakresie eksportu i importu na rok bieżący wynosi 320 milionów złotych dewizowych, co stanowi wzrost o 32 procent w stosunku do roku ubiegłego. Zakłada się, że obroty te będą nadal wzrastać. W pierwszym kwartale bieżącego roku plan roczny eksportu wykonano w 26 procentach. Towary eksportowe przemysłu lotniczego i silnikowego docierają do wielu krajów. Podstawowym i stałym odbiorcą polskiego sprzętu jest Związek Radziecki. Sprzęt lotniczy eksportowany jest jednak także do innych krajów Europy.

W roku bieżącym PEZETEL bierze udział w 23 wystawach sprzętu za granicą m. in. w Kijowie, Kairze, Trypolisie, Brukseli, Barcelonie, Izmirze, Budapeszcie i Zagrzebiu oraz w Chińskiej Republice Ludowej, pokazując pełny asortyment bądź wybrany sprzęt, w zależności od specyfiki rynku.

Jedna z większych ekspozycji PEZETELU miała miejsce na tegorocznych Międzynarodowych Wiosennych Targach w Lipsku, gdzie spotkała się z wielkim uznaniem. Ekspozycji tej wiele uwagi poświęcili przedstawiciele władz NRD z I sekretarzem KC SED Erichem Honeckerem, a także delegacja radziecka z sekretarzem generalnym RWPG N. Fadijewem oraz liczni handlowcy z innych krajów.

Również na najbliższych Międzynarodowych Targach Poznańskich PEZETEL przedstawi pełną ofertę eksportową, wystawiając równolegle z silnikami wysokoprężnymi, aparaturą paliwową, jednośladami, hydrauliką siłową i elektrycznymi wózkami golfowymi także silniki lotnicze, przyrządy pokładowe, samoloty, śmigłowce i szybowce.

Eksport kooperacyjny w postaci dostaw części i elementów według dokumentacji odbiorcy i eksport na rynki trzecie (dotyczy to kooperacji w ramach RWPG i z innymi partnerami) uważany jest za najbardziej przyszłościowy kierunek rozwoju.

PEZETEL posiada wielu przedstawicieli handlowych w Europie, Azji, Afryce, Ameryce Południowej i Australii. Tworzy się dalsze stałe i półstałe delegatury w wielu krajach. 1 kwietnia br. otwarto delegaturę w Moskwie. Wkrótce PEZETEL będzie posiadał własne delegatury na Węgrzech, w Rumunii, NRD i Egipcie. Przywiązuje się też wielką wagę do obsługi technicznej wyeksportowanego sprzętu. Stąd w licznych krajach utrzymywani są stali delegaci, którzy prowadzą serwis gwarancyjny i doraźne szkolenie miejscowego personelu obsługującego polski sprzęt, opracowują zapotrzebowanie na części zamienne, prowadzą fachowe poradnictwo techniczno-eksploatacyjne, itp.

Spośród sprzętu lotniczego PEZETEL eksportuje aktualnie **samoloty wielozadaniowe w tym aeroklubowe i rolnicze, szybowce, przyrządy pokładowe, lekkie śmigłowce uniwersalne i silniki lotnicze.** Walory samolotów i śmigłowców polskiej produkcji wysoko cenią sobie liczni użytkownicy w Związku Radzieckim, Bułgarii, Jugosławii.

Zgodnie z ustaleniami RWPG Polska specjalizować się będzie w produkcji i eksporcie samolotów gospodarczych, lekkich śmigłowców, szybowców i motoszybowców. Warto dodać, że Polska jest jednym z 6 krajów na świecie produkujących seryjnie śmigłowce.

Podkreślić należy, że w produkcji i eksporcie polskiego sprzętu lotniczego czołowe miejsce zajmują samoloty rolnicze, a co szósty samolot na świecie wykonujący prace dla rolnictwa pochodzi z polskich wytwórni.

Dzięki zróżnicowanemu wyposażeniu prace agrotechniczne wykonywane przez ekipy PEZETELU obejmować mogą nawożenie, zasiewy, zwalczanie szkodników upraw polowych, plantacji bawełny, tytoniu, gajów oliwnych, sadów, lasów itp. W zależności od potrzeb i interesu klienta PEZETEL oferuje: usługi agrolotnicze przy pomocy własnego sprzętu i personelu, dostawę kompletnych baz agrolotniczych (sprzęt lotniczy, i naziemny, zaplecze, itp.), samoloty wyposażone w odpowiednią aparaturę, usługi załóg latających i specjalistów lotniczych.



Niektóre z ofert eksportowych PEZETELU: śmigłowiec Mi-2 (powyżej)...



......szybowiec wyczynowy SZD-36 „Cobra-15".



...samoloty wielozadaniow PZL-104 „Wilga" i PZL-101 „Gawron" (w wersji rolniczej)...

Lotnisko Aeroklubu Warszawskiego na Gocławiu, 11 kwietnia 1972 r. Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego Przemysłu Lotniczego PEZETEL prezentuje dziennikarzom i zaproszonym gościom możliwości eksportowe w zakresie sprzętu lotniczego.
Zdjęcia autora



Polska od kilku lat świadczy usługi agrotechniczne za granicą. Rolnicze „Gawrony" i Any-2 pracowały lub pracują z powodzeniem w ARE i Sudanie. Polskie usługi agrolotnicze to zwiększenie plonów przy jednoczesnym zmniejszeniu nakładów przeznaczanych na tradycyjne zwalczanie szkodników upraw rolnych. Dodać warto, że usługi agrolotnicze prowadzi od 1 stycznia 1972 r. Zakład Usług Agrolotniczych istniejący przy WSK-Okęcie. Reprezentantem tych usług, tak jak i sprzętu lotniczego za granicą, jest jednak PEZETEL.

Kolejną ofertą PEZETELU są szybowce, które latają nad wszystkimi kontynentami. Na liście importerów tych doskonałych maszyn znalazło się wiele krajów.

Nie tylko jednak eksport jest dziedziną działalności PEZETELU. Przedsiębiorstwo zajmuje się również importem sprzętu lotniczego. M. in. zakup przez PLL LOT trzech samolotów IL-62 dokonywany był za pośrednictwem PHZ PŁ PEZETEL.

Na krajowej liście eksporterów jeśli chodzi o wartość sprzedawanych produktów, przemysł lotniczy i silnikowy zajmuje drugie miejsce po przemyśle okrętowym. Jest to najlepszym świadectwem zaufania do tego sprzętu oraz wysokiej jakości usług lotniczych.

HENRYK KUCHARSKI



Zdjęcie: St. Basiora

O PERSPEKTYWICZNY PLAN LOTNICTWA SPORTOWEGO

JERZY POMIANOWSKI

ŚMIAŁE, pełne rozmachu koncepcje rozwoju naszej ojczyzny umożliwiają poszczególnym gałęziom gospodarki i wszystkim dziedzinom życia społecznego na optymistyczne spojrzenie w przyszłość, co między innymi znajduje swój wyraz w bogatych i dynamicznych planach perspektywicznych. Przed lotnictwem, które znalazło się obecnie w szczególnie sprzyjającej atmosferze, również otworzyły się szerokie horyzonty.

O ile jednak lotniczy przemysł i powietrzna komunikacja sprecyzowały już swoje zamierzenia na najbliższe kilkanaście lat, to jak dotąd w sporcie lotniczym poczynania mające na celu wytyczenie dróg dalszego, gdzieś po lata osiemdziesiąte, intensywniejszego rozwoju, są zbyt nieśmiałe i wyrywkowe. Ten minimalizm jest tym bardziej niezrozumiały, że obok spełnianych dotychczas funkcji sportowych, wychowawczych i obronnych lotnictwo sportowe może, naszym zdaniem — powinno, włączyć się do tworzonego aktualnie systemu rekreacji i wypoczynku ludzi pracy. W tym zakresie lotnictwo sportowe musi wyjść naprzeciw społecznemu zapotrzebowaniu, które będzie rosło w miarę poprawy warunków bytowych społeczeństwa. I jeśli naszą narodową ambicją jest „zbudowanie drugiej Polski", to miarą aspiracji lotników sportowych winna być chęć stworzenia co najmniej jeszcze jednego Aeroklubu.

Pomówmy zatem o problemach, które wynikają w związku z przyszłościowym spojrzeniem na lotnictwo sportowe i jego szeroki rozwój. Wszak i nas — lotników sportowych — stać na więcej i lepiej...

Pierwszym zagadnieniem, do którego należy się ustosunkować przy opracowaniu planu perspektywicznego lotnictwa sportowego jest problem masowości Aeroklubu PRL. Po piętnastu latach działalności lotnictwa sportowego w aktualnym systemie organizacyjnym Aeroklubu PRL liczy — wraz z członkami wspierającymi — kilkadziesiąt tysięcy osób i stan ten nie wykazuje większych wahań w poszczególnych latach. Powstaje zatem podstawowe pytanie — czy tę liczbę członków APRL można uważać za optymalną? Jeśli nie, to czy trzeba się nastawić na odtworzenie milionowej Ligi Lotniczej? A może lepiej byłoby zrezygnować z kół lotniczych APRL istniejących bardziej na papierze i w statystyce niż w życiu, a samą organizację ograniczyć do zrzeszania czynnych zawodników i działaczy, podobnie jak robią to inne związki sportowe? Jak łatwo zauważyć, każde z tych rozwiązań ma swoje dobre i słabe strony, wybór więc wcale nie jest taki oczywisty. Na coś jednak trzeba się zdecydować przy planowaniu perspektywicznym, zdając jednocześnie sobie sprawę z konsekwencji zajętego stanowiska.

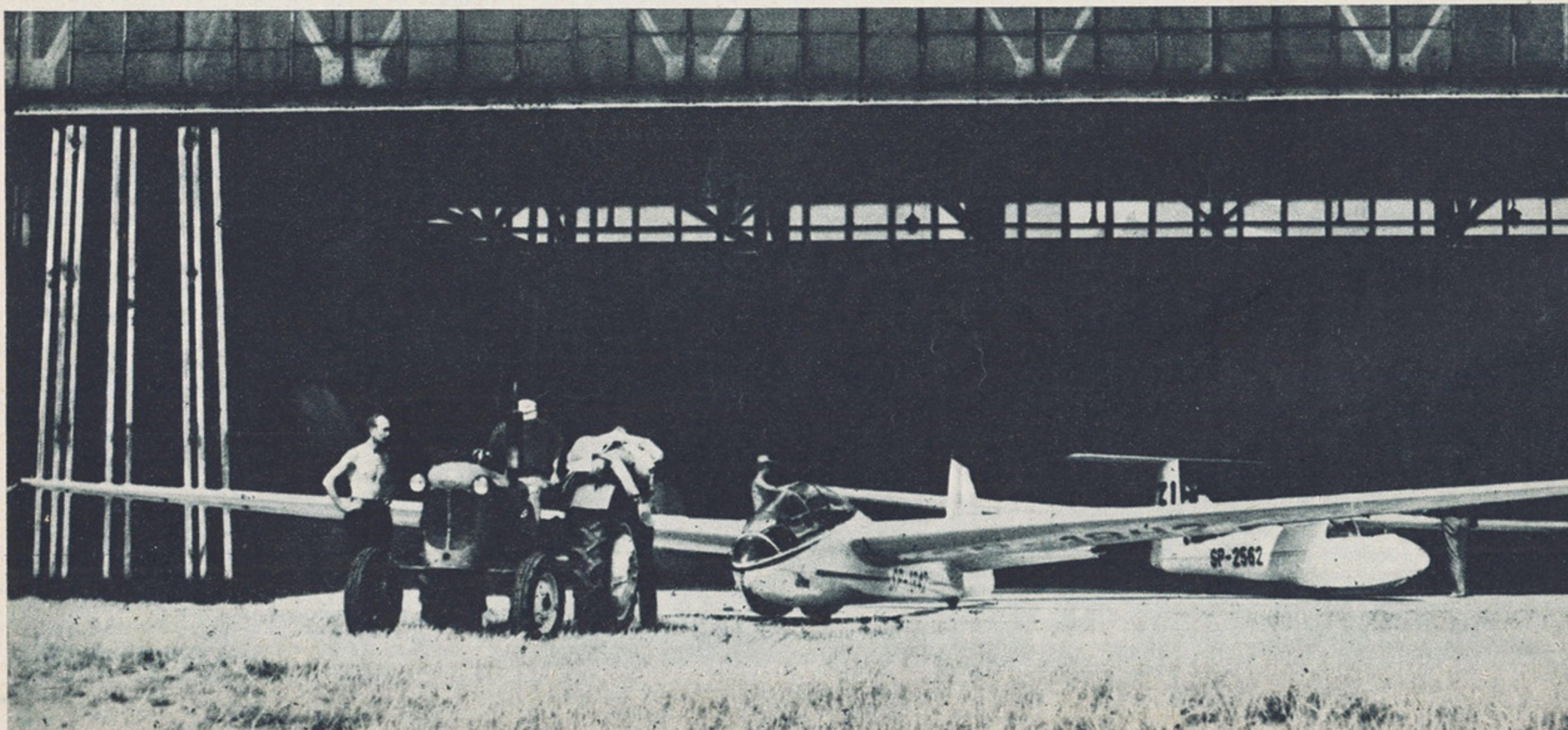
Plan perspektywiczny lotnictwa sportowego powinien określać generalne drogi rozwoju Aeroklubu PRL. Można się spodziewać, że jedną z tych dróg będzie rozpowszechnienie pozytywnych doświadczeń z aeroklubami robotniczymi przy wielkich kombinatach. Przykłady bowiem Stalowej Woli, Lubina i Rybnika, a także Świdnika i Mielca wydają się wskazywać, że właśnie tą drogą sport lotniczy najkorzystniej rozwija się w naszych warunkach społecznych. Jeśli zatem przyjmiemy takie założenie do planu, to wyłoni się kwestia, gdzie w następnych latach powinny powstać nowe aerokluby robotnicze, jakimi metodami należy prowadzić lotniczą aktywizację wielkoprzemysłowej klasy robotniczej.

Równocześnie trzeba by się ustosunkować do terytorialnego wyłącznie podziału na aerokluby. Na przykład w niektórych bratnich krajach w jednej miejscowości, na tym samym lotnisku działa kilka aeroklubów — kolejarzy, pocztowców, pracowników określonego kombinatu itp. System ten ma wiele zalet, bowiem łatwiej wówczas o poparcie lotnictwa („dla swoich") z funduszu zakładowego, szybciej po pracy zorganizować (wspólny transport) trening itd. Podobnie można by przewidzieć zakładanie sekcji lotniczych przy klubach sportowych — nasze doświadczenia ze spadochroniarzami w klubach wojskowych są nader pozytywne.

Rozwój lotnictwa sportowego to przede wszystkim szerokie szkolenie młodzieży i dlatego koniecznie trzeba rozważyć w trakcie opracowywania planu, czy słuszne jest założenie, iż kandydat na szkolenie praktycznie musi mieć ukończone szesnaście lat, a do otrzymania licencji konieczne jest średnie wykształcenie. Oba bowiem te warunki wpływają hamująco na rozwój zainteresowań sportowych młodzieży (w Sapporo mieliśmy szesnastoletnich medalistów) i hamują szybki awans młodych pilotów.

Brak wieloletnich planów przykro zaznaczył się w działalności niektórych aeroklubów regionalnych, zaskoczonych koniecznością opuszczenia użytkowanego pola wzlotów i... szukania nowego lotniska (np. Warszawa, Gdańsk). A przecież istnieje u nas plan przestrzennego zagospodarowania kraju i poszczególnych regionów. Z opracowaniami tymi musi ściśle korelować plan perspektywiczny lotnictwa sportowego. Musi on przewidywać gdzie, kiedy, z jakich środków będziemy budowali nowe lotniska, aby nasza baza w tej mierze nie uległa zawężeniu. Można

Zdjęcie: L. Zielaskowski



się spodziewać, że szybki rozwój miast zmusi szereg aeroklubów do budowy nowego pola wzlotów i stąd należy również przy opracowaniu planu zastanowić się nad typizacją projektów. Zagadnienie jest złożone, bowiem przy okazji projektowania wynikną nowe koncepcje: Na przykład, czy warto jest budować dla szybowców hangary? O wiele taniej bowiem i to w dowolnej liczbie można szybowce przechowywać na wózkach w boksach garażowych.

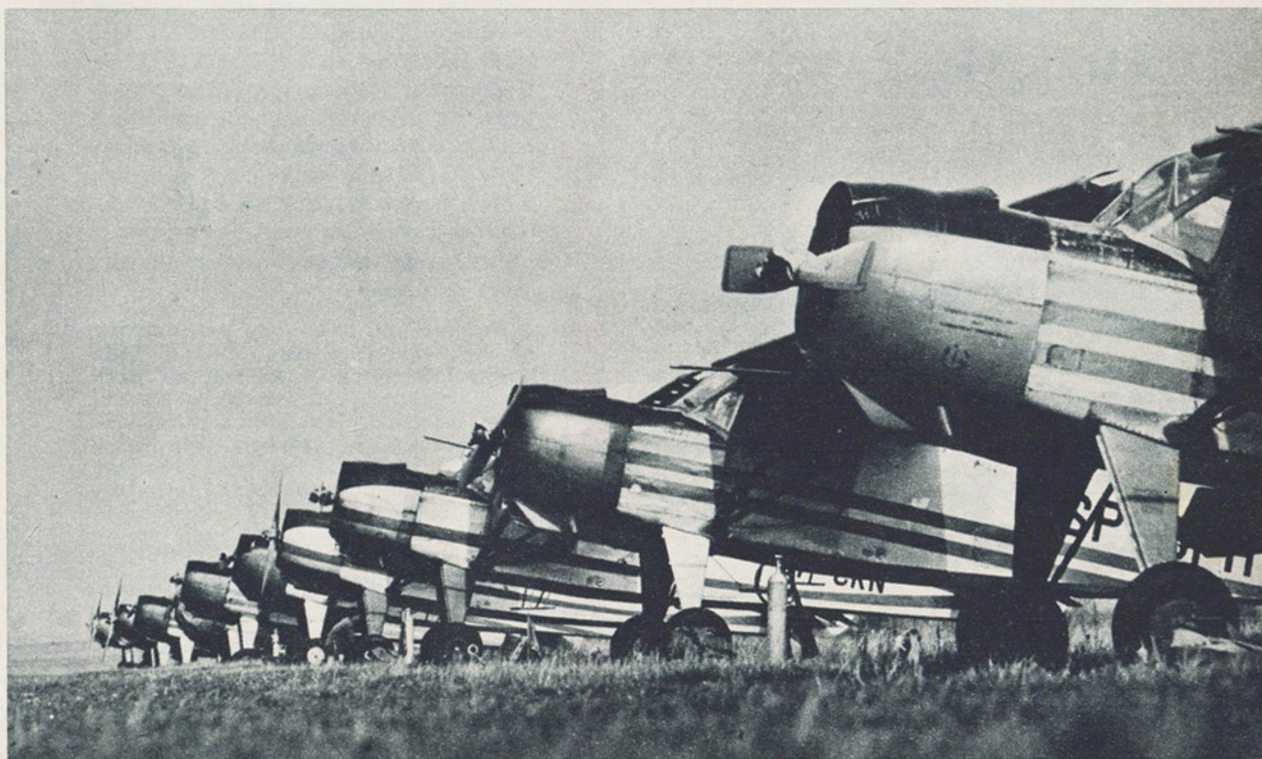
Szczególnie starannych przemyśleń z racji braku doświadczeń będą wymagały planowane, nazwijmy to umownie, „usługi dla ludności". Mamy na myśli uwzględnienie w przyszłej działalności aeroklubów świadczeń poza czystym szkoleniem i sportem. Chodzi o to, przede wszystkim w aeroklubach robotniczych, aby radość z przeżywania lotniczych przygód i w ogóle zainteresowań lotniczych umożliwić większej liczbie osób. Mogą to być, na przykład, grupy zetemesowskie szkolone na specjalnych warunkach. Osoby starsze, które będą mogły szkolić się za częściową odpłatnością. Pierwszy nowatorski krok w tym kierunku zostanie zrobiony na tegorocznym rajdzie dziennikarzy i pilotów, na którym członkami załóg będą również przodujący pracownicy przemysłu lotniczego.

Ogromne pole do popisu przy opracowywaniu perspektywicznego planu lotnictwa sportowego znajdą ekonomiści. Wątpliwości bowiem budzi już sam schemat organizacyjny aeroklubu regionalnego, nadmierny formalizm w układzie stanowisk. Można, na przykład, zaufać więcej ludziom, zmienić odpowiednie przepisy i znacznie uprościć gospodarkę materiałową oraz buchalterię. Analizy wymaga polityka remontowa — centralna, a także możliwości napraw w aeroklubach. Oddzielne zagadnienie do rozpatrzenia to zamiana w przyszłości niektórych funkcji etatowych w aeroklubach na społeczne, szersze zastosowanie tzw. póletatów oraz ryczałtów. Zamierzenia w tym zakresie muszą towarzyszyć planowanemu wyrównaniu warunków pracy i płacy w lotnictwie sportowym z innymi rodzajami lotnictwa cywilnego. Celowe też byłoby rozpatrzenie, czy korzystne jest utrzymywanie przez Aeroklub PRL w dalszych latach jednostek specjalnych (np. biura konstrukcyjnego, zakładów naprawczych itd.).

Wracając jeszcze do spraw kadrowych — jakże przecież istotnych — to również w wieloletnim planie powinna znaleźć się odpowiedź na pytanie: skąd będziemy brali kadry kierownicze i instruktorskie oraz jak te kadry będziemy doskonalić. Zastanowienia wymaga też kwestia usystematyzowania i gwarancji awansów pracowników lotnictwa sportowego, wprowadzenia pragmatyki służbowej.

Integralną częścią planu perspektywicznego lotnictwa sportowego musi być dalekowzroczna koncepcja metod szkoleniowych we wszystkich dziedzinach. Z koncepcji tej muszą wynikać zamierzenia dotyczące rozwoju oraz zakresu działania ośrodków szkoleniowych, treningowych i wyczynowych, jak też planowanych (rodzaj, ilość) zakupów sprzętu i wyposażenia. Dotychczas, niestety, było zazwyczaj odwrotnie. Posiadany sprzęt narzucał koncepcje szkoleniowe, hamował wprowadzanie innowacji, a czasem powodował wręcz straty — na przykład niewykorzystane przed laty „ABC-aki", a obecnie „Kobuzy". Przy planowaniu zakupów sprzętu można będzie założyć optymistycznie, że podobnie jak i w całej gospodarce także i w tym zakresie z rynku producenta („bierzcie to co dajemy i cieszcie się") przejdziemy na rynek konsumenta („kupujemy tylko to co najlepsze i najbardziej ekonomiczne").

Obok dalekowzrocznych zamierzeń całego Aeroklubu PRL na plan perspektywiczny lotnictwa sportowego składać się będą również opracowania w zakresie przyszłościowych kierunków działania w poszczególnych dyscyplinach. Wybór najwłaściwszych dróg rozwoju poszczególnych dziedzin sportu lotniczego też nie jest ani łatwy ani prosty. Popatrzmy bowiem bliżej na pewne problemy, które czekają na rozstrzygnięcie.



Zdjęcie: B. Koszewski

M o d e l a r s t w o. Aktualnie Aeroklub PRL zajmuje się w tej dziedzinie wszystkim — od szkolenia podstawowego do przygotowania reprezentacji na mistrzostwa świata włącznie. Czy w przyszłości należy iść tą drogą? Szkoleniem podstawowym wszak zajmuje się równocześnie — i to z wielkim powodzeniem — szereg innych organizacji oraz instytucji. Istnieją modelarnie szkolne, harcerskie, lokowskie, przy domach kultury, osiedlowe. Może zatem Aeroklub PRL w następnych latach powinien nastawić się na szkolenie wyłącznie wyczynowe, organizację imprez sportowych, prowadzenie wzorcowych ośrodków a także kształcenie instruktorów dla wszystkich modelarni? Są to zadania bardzo poważne i skupienie na nich całego wysiłku, bez tracenia środków i energii na zajęcia w modelarniach podstawowych (poza ośrodkiem wzorcowym), byłoby chyba korzystne.

S p a d o c h r o n i a r s t w o. Ta dziedzina sportu lotniczego powinna znaleźć się na pierwszym miejscu w planie „umasowienia" lotnictwa w następnych latach. Skoki na stadion, przy okazji różnych imprez, zapewniają jej wyjątkową liczbę kibiców i sympatyków. Koszt skoku jest niewielki, a przy użyciu samolotów wielomiejscowych i spadochronów ze znacznym resursem — może być jeszcze znacznie mniejszy. Dlatego właśnie spadochroniarstwo powinno mieć największą dynamikę rozwoju w aeroklubach robotniczych. Rozmach w planowaniu perspektywicznym w tej dziedzinie wydaje się szczególnie wskazany. Oddzielny problem — o którym szeroko toczyła się już dyskusja w „Skrzydlatej" — to celowość stworzenia „spadochronowego Leszna", czyli atrakcyjnego ośrodka wyczynowego i doświadczalnego. Może powstanie on w Piotrkowie?

S z y b o w n i c t w o. Dzięki tej dyscyplinie utrzymuje się w opinii światowej wysoka ranga polskiego lotnictwa sportowego (dowodem tego choćby fakt, że właśnie szybowcowe publikacje ze „Skrzydlatej" są tłumaczone w wielu pismach fachowych za granicą). Tu zasadniczym problemem, którego rozstrzygnięcie pociągnie za sobą wielorakie skutki, jest przejście w szkoleniu podstawowym na motoszybowce. Jeśli zostanie powiedziane TAK, to trzeba szybko wyeksploatować do końca wyciągarki i dwumiejscowe szybowce szkolne, a w zakupach sprzętu planować — obok motoszybowców — tylko sprzęt wyczynowy. Plan musi następnie określać ile i jakich ośrodków treningowo - wyczynowych konieczne jest dla zapewnienia rozwoju szybownictwa. Rozpatrzenia też wymaga szereg problemów ekonomicznych — na przykład przejścia w ściąganiu z przelotów wyłącznie na transport za samochodem.

S p o r t s a m o l o t o w y. Tu narosło od lat wiele problemów, których rozwiązanie w perspektywie jest konieczne. Na przykład — budować własny czy importować samolot akrobacyjny dla reprezentantów na mistrzostwa świata? Jak ujednolicić sprzęt samolotowy i jakie typy maszyn są w aeroklubach potrzebne? Kiedy i w jaki sposób rozpocząć starty w rajdowych imprezach zagranicznych? Szczególnie istotne zagadnienie — jak wspólnie z przemysłem lotniczym, który powinien partycypować w kosztach, zapewnić reklamę polskich samolotów turystycznych i wielozadaniowych na imprezach sportowych za granicą (przykład — FSO oraz „Polski Fiat").

B a l o n y. Wydaje się, że w planie perspektywicznym nie należy rezygnować z tej samowystarczalnej (reklamy!) dziedziny sportu lotniczego. I tradycje i atrakcyjność i zalety propagandowe przemawiają na korzyść. A że będą pewne kłopoty. Cóż, entuzjaści baloniarstwa — a takich nie brakuje — powinni dać im radę.

Ś m i g ł o w c e. Wydaje się, że w planie perspektywicznym powinno znaleźć się miejsce dla sekcji śmigłowcowych w niektórych aeroklubach. Wprawdzie sprzęt jest wyjątkowo kosztowny (może otrzymamy jakieś prezenty z wojska), ale zakres użytkowy, możliwości propagandowe i zalety z punktu widzenia obronności (wsparcie oddziałów samoobrony) wskazują na celowość — w miarę upływu lat — wprowadzenia śmigłowców do aeroklubów.

★

Wymieniliśmy tu tylko niektóre zagadnienia i problemy, które należy przeanalizować wszechstronnie i rozstrzygnąć przy opracowaniu planu perspektywicznego lotnictwa sportowego. Jak jednak widać z tego orientacyjnego zestawienia tych problemów, pracy przy sprecyzowaniu wieloletnich zamierzeń r o z w o j u lotnictwa sportowego jest wiele. Nasze rozważania na ten temat chcielibyśmy zakończyć dwoma postulatami. Pierwszym pod adresem władz lotnictwa sportowego i komisji specjalnościowych APRL — o przyspieszenie prac nad planem perspektywicznym i koncepcjami rozwoju sportów powietrznych. Drugim — pod adresem wszystkich działaczy i lotników sportowych — o zabieranie głosu, o wypowiadanie swoich uwag i postulatów na temat: JAK MA WYGLĄDAĆ W PRZYSZŁOŚCI POLSKIE LOTNICTWO SPORTOWE.

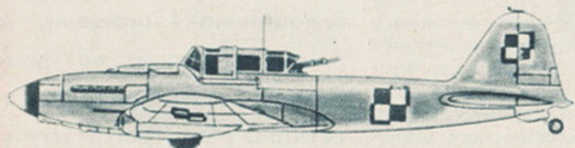
PRZYPOMINAMY Z OKAZJI DNIA ZWYCIĘSTWA

LATAJĄCY CZOŁG

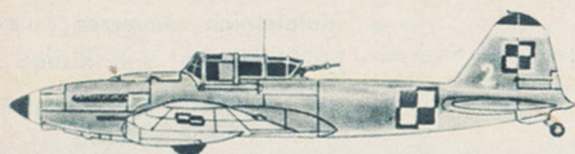
SAMOLOT SZTURMOWY IŁ – 2



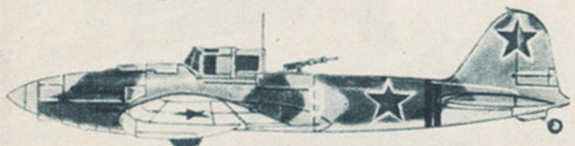
Ił-2 (m 3) w barwach 3 pułku lotnictwa szturmowego z okresu walk o Pomorze. Malowanie maskujące — nieregularne, brązowe plamy na ciemnozielonym tle, od spodu — kolor jasnoniebieski. Pas na kadłubie — czerwony, numer na stateczniku pionowym i obrzeże gwiazd — białe.



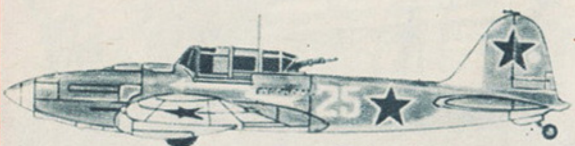
Ił-2 (m 3) w barwach PLW pod koniec roku 1945. Od góry — ciemnozielony, od spodu jasnoniebieski, numer na stateczniku pionowym — biały, kołpak śmigła i górna część statecznika pionowego — żółte.



Ił-2 (m 3) w barwach PLW — rok 1947. Od góry — ciemnozielony, od spodu — jasnoniebieski, numer i pas na stateczniku pionowym oraz pas na kołpaku — białe, kołpak śmigła i górna część statecznika pionowego — czerwone.



Ił-2 (m 3) w barwach lotnictwa radzieckiego — rok 1945. Malowanie maskujące — nieregularne brązowe plamy na ciemnozielonym tle, od spodu — jasnoniebieski. Pasy na kadłubie — czerwone, numer na kadłubie i obrzeża gwiazd — białe.



Ił-2 (m 3) w barwach lotnictwa radzieckiego — rok 1943. Od góry — ciemnozielony, od spodu — jasnoniebieski, napis, strzała i numer na kadłubie oraz znaki pułkowe na stateczniku pionowym — białe.

SAMOLOT szturmowy Ił-2 należał do najbardziej znanych samolotów II wojny światowej. Żołnierze radzieccy nazywali tę maszynę „latającym czołgiem", a Niemcy — „Schwarzer Tod" („Czarną śmiercią").

Na początku sierpnia 1944 roku Dowództwo Sił Powietrznych Armii Radzieckiej przekazało Wojsku Polskiemu 611 pułk lotnictwa szturmowego, który wyposażony był właśnie w Iły-2. Ten radziecki pułk wcielony został w skład 1 Polskiej Dywizji Lotniczej (później przemianowanej na 4 Mieszaną Dywizję Lotniczą), w której znalazł się też 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" i 2 pułk nocnych bombowców „Kraków". Pułk 611 zmienił nazwę na 3 pułk lotnictwa szturmowego, a jednocześnie zaczęli do pułku napływać pierwsi lotnicy polscy, zastępujący sukcesywnie personel radziecki.

We wrześniu 1944 roku przystąpiono do tworzenia następnej wielkiej jednostki lotniczej — 1 Mieszanego Korpusu Lotniczego. W jego skład weszła m. in. 2 Dywizja Lotnictwa Szturmowego wyposażona w samoloty Ił-2, złożona z 6, 7 i 8 pułku lotnictwa szturmowego. Łącznie w pułkach lotnictwa szturmowego było w dniu 1 maja 1945 roku 120 samolotów Ił-2, z czego w:

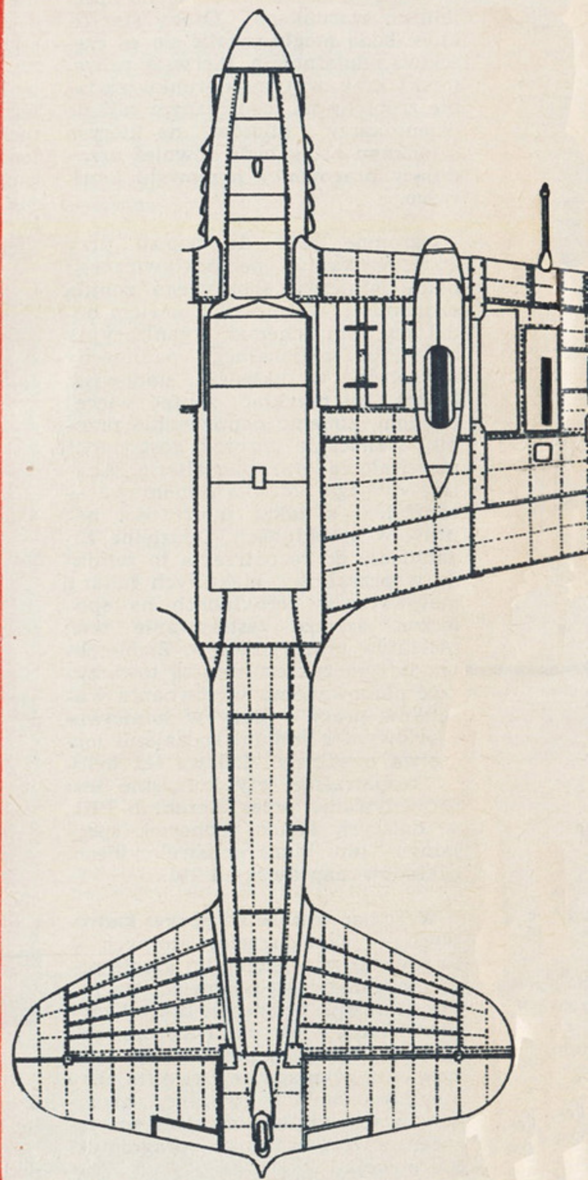
3 pułku lotnictwa szturmowego — 33 samoloty (etatowo 32)

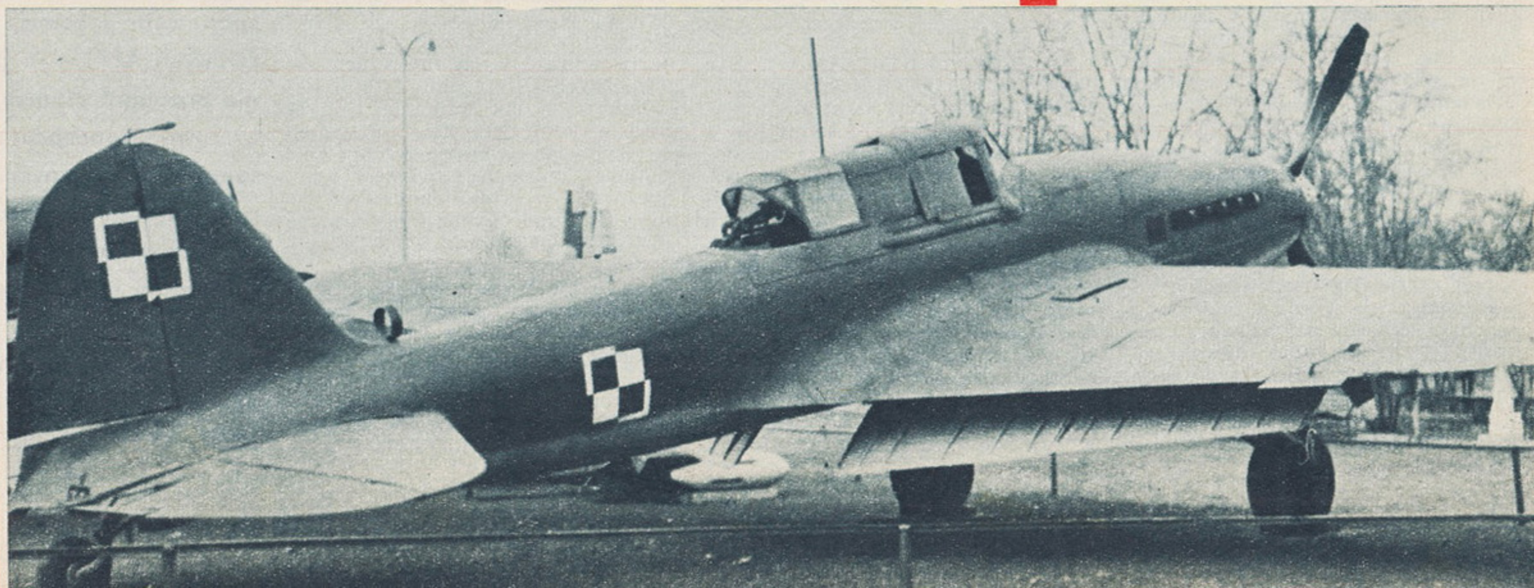
6 pułku lotnictwa szturmowego — 30 samolotów

7 pułku lotnictwa szturmowego — 29 samolotów

8 pułku lotnictwa szturmowego — 28 samolotów

Samoloty Ił-2 wchodziły też w skład innych jednostek. Jeden Ił-2 był w 2 sa-





modzielnej eskadrze lotniczej, również jeden w Dowództwie 1 MKL, trzy w Dowództwie 2 DLSz, w szesnaście samolotów (etat — 21) wyposażony był 14 lotniczy pułk korygująco-rozpoznawczy. 10 Iłów używano w Wojskowej Szkole Pilotów, a 7 maszyn w 15 zapasowym pułku lotniczym. Ogółem w lotnictwie WP w dniu 1 maja 1945 roku było 158 samolotów Ił-2.

Działalność polskich Iłów została wysoko oceniona — sztandar 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowego udekorowany został Krzyżem Grunwaldu III klasy, a Dywizja otrzymała nazwę „Brandenburska"; sztandar 3 plsz odznaczono Orderem Virtuti Militari V klasy, a 4 MDL, w skład której wchodził 3 plsz — Krzyżem Grunwaldu II klasy. Polskie jednostki były wielokrotnie wyróżniane w rozkazach Naczelnego Dowództwa Armii Radzieckiej i Naczelnego Dowództwa WP.

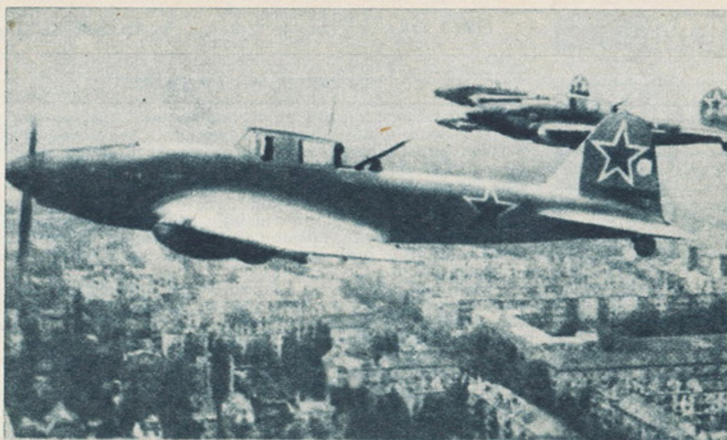
Dane taktyczno-techniczne samolotu szturmowego Ił-2 (m 3):

Rozpiętość — 14,6 m; długość — 11,6 m; wysokość — 3,4 m; pow. nośna — 38,5 m²; ciężar własny — 4 360 kg; ciężar max. — 5 510 kg; prędkość max. przy ziemi — 450 km/h; prędkość max. na wysokości 2 500 m — 470 km/h; pułap teoretyczny — 6 000 m; pułap praktyczny — 4 000 m; zasięg — 600 km; napęd — silnik M-38 o mocy max. 1 600 KM; nowsze wersje — silnik M-38F (forsirowannyj) o mocy 1 750 KM. Uzbrojenie — 2 k. masz. SzKAS działka WJa lub N-37; 1 w.k.masz. UBT, bomby i pociski rakietowe — 400 do 600 kg.



(Plan samolotu Ił-2 opracowany jest w podziałce 1:72)

ADAM JOŃCA



Radzieckie samoloty Ił-2 nad Berlinem w 1945 r. Poniżej z lewej: Ił-2 w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. Zdjęcia: A. Zięba

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

MISTRZOSTWA I ZAWODY

W pomysłowy sposób połączone zostały mistrzostwa Rodezji z ogólnie dostępnymi zawodami szybowcowymi w Warren Hills k. Salisbury, w pierwszej połowie października ub. r. Po prostu starty do obu imprez odbywały się naprzemian — jednego dnia do mistrzostw, drugiego — do zawodów. W ciągu 2 tygodni odbyło się 7 konkurencji w mistrzostwach i 6 w zawodach. Wszystkie konkurencje rozegrano w lotach docelowo-powrotnych i po trójkątach 100 do 300 km, przy minimalnej ilości lądowań w terenie przygodnym.

3 pierwsze miejsca w mistrzostwach obsadzili zawodnicy Płd. Afryki: 1. Peter Eich (BJ-4), 2. Ted Pearson („Std-Cirrus"), 3. Tim Biggs („Std. Cirrus"). Dopiero czwarty był najlepszy z Rodezyjczyków, Jimmy Harold („Std. Libelle). Ted Pearson latał z nowym audiowariometrem całkującym VW5KB, lecz z braku doświadczeń w obsłudze tego przyrządu bardziej polegał na wskazaniach polskiego wariometru PZL. Podczas jednej z ostatnich konkurencji pilot wykorzystywał termikę płonącego buszu, gdzie wśród gęstego dymu przez dłuższy czas leciał prosto po kursie przy stałym wznoszeniu 6 m/s.

SIGMA PRZYSPARZA KŁOPOTÓW

Wyniki wstępnych prób (oblatanego 12.9.71) **superszybowca brytyjskiego „Sigma"** nie są zbyt zachęcające. Pierwsze wypuszczenie klap w locie dało przerażająco głośny efekt akustyczny (na poziomie odporności pilota!) skutkiem drgań elastycznych elementów prowadzenia klapy w strumieniu powietrza. Tarcie w skomplikowanym układzie giętkich i bezszczelinowych klap okazało się za duże, a ciśnienie w hydraulicznym napędzie klap — za małe. Aby poruszyć klapami, pilot „pompuje" pedałami steru kierunku (jednocześnie obu nogami) — wymaga to obecnie wywierania pełnej rozporządzalnej siły, która wypycha tułów pilota do tyłu i do góry. Przy tym odczuwa się brak konwencjonalnych pasów plecowych, a nowy system pasów piersiowych — produkt wielokrotnych konsultacji z Instytutem Medycyny lotniczej, zawiódł na całej linii. Komentarz Franka Irvinga: „Limuzyna z pewnością nie była projektowana do zapierania się głową ani do podtrzymywania obsuwających się spodni!" W dodatku każdemu przestawieniu klap odpowiada intensywna zmiana pochylenia całego szybowca, co utrudnia ocenę prędkości i wymaga wyrobienia nowych nawyków.

W próbach osiągnięto na razie prędkość 190 km/h. Istnieją obawy, że przy większych prędkościach mało sztywne elementy konstrukcji okażą się podatne na flatter. Wstępne obliczenia antyflatterowego tłumienia hydraulicznego wydają się obecnie zbyt optymistyczne i wydaje się, że trzeba będzie wprowadzić konwencjonalne wyważenie masowe sterów. Dużo emocji dostarczają niepewnie działające urządzenia do lądowania — podwozie i spadochronik hamujący. Nieraz dla wypuszczenia ich trzeba wykonywać „górki". Mimo tych niedomagań prototypu konstruktorzy „Sigmy" są dobrej myśli i mają nadzieję, że odpowiednie zmiany konstrukcyjne doprowadzą szybowiec do stanu używalności jeszcze przed mistrzostwami świata.

NOWY SZYBOWIEC

Szwajcarska wytwórnia Pilatus rozpoczęła produkcję metalowego szybowca Basten B-4 klasy standard, pod nazwą Pilatus PC-11 (opis w „SP" nr 14/1972) r. (az)

NOWE AKTY AGRESJI USA



RZĄD USA ponownie wszedł na niebezpieczną drogę eskalacji i rozszerzenia agresji amerykańskiej w Wietnamie. W całym świecie z oburzeniem i niepokojem zareagowano na dokonane przez siły powietrzne i morskie USA bombardowania portu Hajfong i naloty na gęsto zaludnione rejony Hanoi. Agencja TASS opublikowała oświadczenie, kategorycznie protestujące przeciwko amerykańskim bombardowaniom i domagające się niezwłocznego zaprzestania aktów agresji przeciwko Demokratycznej Republice Wietnamu.

Dla zwalczania wielkiej ofensywy sił wyzwoleńczych w Wietnamie Płd. administracja Nixona rzuciła do akcji olbrzymią liczbę 500 samolotów lotnictwa taktycznego, 100 ciężkich bombowców B-52 oraz 5 lotniskowców.

Na zdjęciach: z lewej — żołnierz wietnamski baterii dział przeciwlotniczych w Hanoi; niżej — szybkostrzelne działko plot. na terenie Laosu kontrolowanym przez siły patriotyczne. Jak wiadomo, w r. 1971 Amerykanie rozszerzyli wojnę w Indochinach, dokonując wraz z soldateską południowowietnamską agresji terytorium Laosu.



NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

POLONICA SREBRNEGO GLOBU

POCZĄWSZY od „Selenografii" Jana Heweliusza, w której ten największy po Koperniku polski astronom na znakomite mapy powierzchni Księżyca wprowadził szereg nazw nadanych przez siebie rozmaitym jego formacjom — do czasów dzisiejszych wszystkie znaczniejsze kratery po stronie widocznej z Ziemi noszą nazwiska sławnych ludzi wszystkich epok, z przewagą badaczy związanych w jakiś sposób z problemami naszego naturalnego satelity.

„Zdjęcie stulecia" przesłane z pokładu „Łunnika-3" ukazało nam w październiku 1959 r. prawie całą resztę powierzchni Księżyca, niewidoczną z Ziemi i pozwoliło zarejestrować mnóstwo dziewiczych utworów terenowych na tym rozległym obszarze. Morza oraz najokazalsze kratery otrzymały nazwy zaproponowane wtedy przez Związek Radziecki.

Informacje przesłane z późniejszych obiektów, zwłaszcza radzieckich i amerykańskich sztucznych satelitów Księżyca, a także obserwacje astronautów — uzupełniły obraz na tyle, że drugą stronę Srebrnego Globu znamy prawie tak dokładnie jak tę, która od pradziejów zachwyca ludzkie oczy. Dało to okazję sporządzenia dokładnych map, a w związku z tym konieczność nazwania setek skromniejszych obszarów księżycowych.

W sierpniu 1970 r. na XIV Kongresie Międzynarodowej Unii Astronomicznej zatwierdzono ponad pięćset nazw różnych formacji na odwrotnej stronie Księżyca.

Zwraca uwagę fakt bez precedensu, że dla podkreślenia wyjątkowej roli astronautyki w dziejach cywilizacji oraz chcąc uhonorować bohaterstwo zdobywców nieba — tuzin kraterów upamiętniono nazwiskami ludzi żyjących, rozdzielając je sprawiedliwie pomiędzy kosmonautów radzieckich i amerykańskich. Oto ich poczet: Herman Titow, Andrian Nikołajew, Walentyna Tiereszkowa, Konstantin Fieoktistow, Aleksiej Leonow, Władimir Szatałow, Wiliam Anders, James Lovell, Frank Borman, Neil Armstrong, Edwin Aldrin, Michael Collins. Trzej ostatni na tej liście otrzymali — w przeciwieństwie do pozostałych — kratery na półkuli Księżyca widocznej z Ziemi, w pobliżu miejsca pierwszego lądowania.

Z radością trzeba stwierdzić, że w nowych nazwach kraterów księżycowych uwieczniono dziesięciu polskich uczonych. Poza **Marią Skłodowską-Curie**, innym sławnym fizykiem **Marianem Smoluchowskim** oraz znakomitym matematykiem **Wacławem Sierpińskim** — są to astronomowie: **Jan Śniadecki, Marian Kowalski, Witold Ceraski, Tadeusz Banachiewicz, Kazimierz Graff, Władysław Dziewulski** i **Jan Gadomski**. Ten ostatni — zmarły w 1966 r. warszawski uczony, świetny popularyzator trudnych zagadnień astronomicznych, był jednym z założycieli Polskiego Towarzystwa Astronautycznego.

ANDRZEJ TREPKA



Międzynarodowe rekordy lotnicze

Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI) zatwierdziła w okresie od 1 stycznia do 31 marca br. szereg rekordów międzynarodowych.

● Pilot Elgen M. Long (USA), na dwusilnikowym samolocie Piper PA-31 „Navajo", w locie dookoła świata ponad dwoma biegunami osiągnął średnią prędkość **93,050 km/h**. Lot trwał **28 dni i 43 minuty** (5.XI.—3.XII.71). Średnia prędkość osiągnięta między dwoma biegunami wyniosła **59,709 km/h**, w ciągu **13 dni 23 godzin i 35 minut** (8.XI.—22.XI.71).

● Pilot Hugh Keartland z pasażerem Hansem von Michaelisem (Afryka Płd.), na dwumiejscowym szybowcu Schweizer Z-32, uzyskał średnią prędkość **89,98 km/h** w locie na trasie trójkątnej 500 km (1.I.72).

● Robert D. Reed (USA), zdalnie kierowanym modelem wodnosamolotu z silnikiem tłokowym, osiągnął długotrwałość lotu 5 h 9 min 13 s (29.I.72).

● Manfred Kufner (NRF), zdalnie kierowanym modelem śmigłowca z silnikiem tłokowym, uzyskał długotrwałość lotu **1 h 12 min 23,5 s** (29.I.72).

● Arnold A. Jacobsen (USA), modelem statku kosmicznego, osiągnął wysokość **362,9 m** (14.XI.71).

● Pilot M. C. Wedge wraz z załogą (USA), w locie rejsowym z Los Angeles do Miami na samolocie komunikacyjnym DC-10, uzyskał średnią prędkość **1 024,78 km/h**. Lot trwał **3 h 38 min. 32 s** (21—22.XII.71).

● Pilot Olof Callert z pasażerem Arne Nylen'em (Szwecja) w locie z Gander do Sztokholmu, na samolocie z silnikiem tłokowym Piper PA-24 „Comanche", osiągnął średnią prędkość **267,9 km/h**. Lot trwał **17 h 12 min.** (18—19.VII.71).

● Pilotka Sheila Scott (W. Brytania), na samolocie dwusilnikowym Piper „Aztec D", lecąc z Darwin (Australia) do Londynu osiągnęła średnią prędkość **160,19 km/h**. Lot trwał **3 dni 14 godzin 34 minuty i 39 sekund** (1—4.VIII.71). Ta sama pilotka, lecąc z Andoya do Nord, uzyskała średnią prędkość **213,61 km/h** (25.VI.71).

● Pilot Clay Lacy z drugim pilotem Haroldem Fishmanem (USA), na dwusilnikowym samolocie odrzutowym Learjet-24A, osiągnął średnią prędkość: **913,88 km/h** na trasie z Los Angeles do San Francisco (lot trwał **36 min. 43,7 s**); **1 007,86 km/h** z San Francisco do Los Angeles (lot trwał **33 min. 18,2s**) i **937,84 km/h** na trasie Los Angeles — San Francisco — Los Angeles (lot trwał **1 h 11 min. 35 s**). Próba odbyła się 4.XI.71.

● Pilot Donald L. Mullin (USA), na samolocie DC-10, osiągnął na trasie Saint Louis (USA) — Paryż średnią prędkość **910,50 km/h**. Lot trwał **7 h 45 min. 27 s** (2.VI.71).

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

KORESPONDENCJE

Jarosław Szot, z Maczek pow. Będzin, interesuje się od kilku lat wycinankami kartonowymi modeli samolotów. Zwraca się do nas z prośbą o podanie adresu najbliższych księgarni, gdzie można nabyć wycinanki modeli wydane w NRD. Kierujemy naszego korespondenta do Klubu Międzynarodowej Książki i Prasy w Katowicach.

Janusz Włodowski, z Tarnowa, zbiera modele plastykowe w skali 1:72. W związku ze swoimi zainteresowaniami proponuje zwiększenie liczby porad i informacji na łamach naszego tygodnika oraz postuluje zamieszczanie planików samolotów bojowych wszystkich państw biorących udział w II wojnie światowej. Proponuje ponadto podawanie informacji nie tylko dla początkujących, ale i bardziej zaawansowanych modelarzy. Zgłoszone propozycje naszego Czytelnika dokładnie przemyślimy i postaramy się chociaż częściowo je spełnić.

Stanisław Wardyła, z Mikołajek, przesłał nam krótką informację o otwarciu nowej modelarni, którą młodzież w Mikołajkach otrzymała od PMRN w Mikołajkach w budynku PMRN. Otwarcie nowej placówki wychowania politechnicznego odbyło się 11 marca. Naszego korespondenta prosimy o bliższe informacje na temat prowadzonych prac i zamierzeń, gdy już będzie można się czymś pochwalić.

Józef Gigon, z Nowego Targu, pisze: Pasjonuje mnie lotnictwo i pomimo że w naszym mieście działa Aeroklub Tatrzański, nie mogę pozwolić sobie na latanie. A dlaczego? — zapytujemy naszego korespondenta. Dlaczego nie możecie zgłosić się do Aeroklubu Tatrzańskiego? Co stoi na przeszkodzie, że nie możecie działać, bodaj w sekcji modelarskiej? Absolutnie nie rozumiemy Waszego stanowiska. Dlatego też radzimy — tak od serca — idźcie do Aeroklubu ze wszystkimi kłopotami lotniczymi.

Krystian Wrzeciono, z Gogolina, chciałby zbudować miękkopłat i prosi o rysunki techniczne. Niestety, nie prowadzimy wysyłki planów statków powietrznych i trudno nam cokolwiek Wam doradzać. W opisanym przez Was przypadku budową skrzydeł elastycznych i oblatywaniem ich zajął się doświadczony lotnik, a to zupełnie inna sprawa.

Józef Kubicz, z Kluszkowców — 49 pow. Nowy Targ, skarży się na Centralną Składnicę Harcerską. Otóż jeszcze w 1971 roku zamówił pewne materiały w krakowskiej składnicy i przesłał pieniądze. Myślał, że zamówiony model otrzyma jeszcze przed zawodami Jaskółek. Na zawody nie zdążył i w ogóle do dnia dzisiejszego przesyłki nie otrzymał, ani zwrotu pieniędzy. Wielkim zatem głosem wołamy do krakowskiej składnicy o załatwienie sprawy, a list naszego Czytelnika przekazujemy Dyrekcji CSH w Warszawie, aby po prostu uniknąć takich sytuacji na przyszłość.

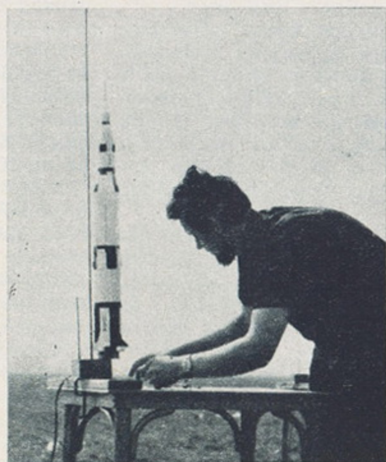
Ryszard Komorowski, z Wrocławia, nadesłał nam artykuł polemiczny na temat organizacji kół lotniczych i Harcerstwa. Ponieważ artykuł jest nawiązaniem do publikacji zamieszczonej w tygodniku harcerskim „Motywy", odsyłamy tam naszego korespondenta. Chyba wówczas czytelnicy pisma harcerskiego będą wiedzieli o co chodzi, gdyż nasz korespondent odpowiada na konkretny artykuł tam zamieszczony, a publikując go u nas musiałby podać szczegółowo o co chodziło w artykule wydrukowanym w „Motywach".

O. PUGROW, z Ługi — ZSRR, prosi nas o plan balansjera, którego zdjęcie zobaczył w „Skrzydlatej". Niestety, nie mamy takich planów. Wyjaśniamy, że są to przeważnie konstrukcje amatorskie, stąd trudność uzyskania odpowiednich rysunków. Za życzenia dziękujemy.

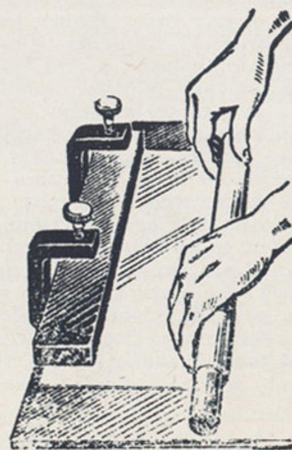
Wojciech Pawelec, z Pasłęka, porusza sprawy modeli plastykowych sprowadzanych z zagranicy. Prosi nas o wyjaśnienie, czy modele podlegają opłacie celnej. Otóż wyjaśniamy, że modele jako zabawki w zasadzie nie podlegają opłacie celnej, ale ostateczna decyzja zależy od Urzędu Celnego. Zdarzyć się bowiem może, że liczba nadsyłanych modeli przekracza normę i wówczas istnieje podejrzenie, że odbiorca sprowadza zabawki dla celów handlowych. Pojedynczy model nie powinien natrafić na najmniejsze trudności, obojętnie czy pochodzi z Madagaskaru czy Australii.

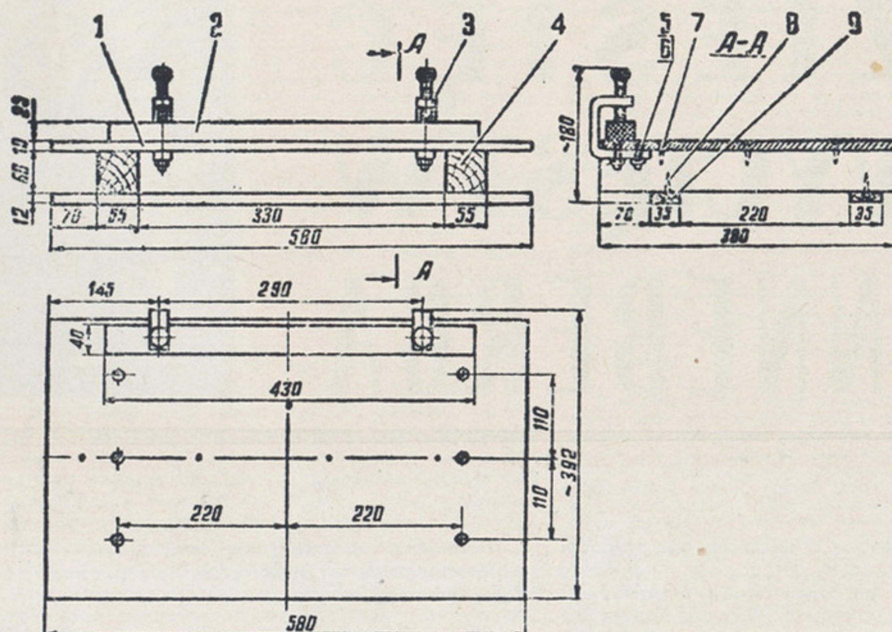
Marian Małysza, z Kraśnika, poszukuje modelu plastykowego samolotu Boeing-707. Prosimy zwrócić się do filii CSH w Lublinie, gdyż modele te rozprowadza Składnica Harcerska. Czasami są do nabycia w Domach Towarowych i sklepach z zabawkami.

Paweł Szpak, ze Staszowa. Aparaturę do zdalnego sterowania modeli można sprowadzać z zagranicy (za własne dewizy oczywiście). Po nadejściu przesyłki trzeba wystąpić o zezwolenie-licencję we właściwym urzędzie telekomunikacyjnym.



Jak zbudować kadłub modelu rakiety





W praktyce modelarskiej przy wykonywaniu modeli kosmicznych pewną trudność powodować może prawidłowa budowa kadłubów do modeli rakiet. Dobrze wykonany kadłub powinien być lekki i wytrzymały, ponadto nie powinien mieć najmniejszych zwichrzeń ani fałd, powstających najczęściej przy złym sklejaniu. B. Laskawij z ZSRR wypróbował interesujące urządzenie-stolik do zwijania kadłubów modeli rakiet. Powyżej podajemy rysunek stolika i sposób zwijania papierowych kadłubów. Pomysł polega na wykorzystaniu dwóch ścisków stolarskich, przytrzymujących równo papier podczas klejenia kadłuba i naciągających odpowiednio całą płaszczyznę papieru, aby się nie marszczył. Urządzenie jest proste i wygodne do pracy. Do deski (1) przytwierdzone są dwa pręty drewniane (4) tworzące podstawę. Uchwyty stolarskie metalowe (3), podkładka zaciskająca (2) kilka wkrętów do drewna — oto i cały materiał konstrukcyjny niezbędny do wykonania stolika.

Po nałożeniu na deskę papieru (może być cienki pakunkowy lub biały rysunkowy) zwijamy go na szablonie drewnianym lub metalowym, smarując powierzchnię papieru równomiernie klejem. Obracamy przy tym szablon wraz z papierem naciągając „do siebie" tak, aby nie tworzyły się zmarszczki. Przed przyklejeniem pierwszej warstwy szablon należy posypać talkiem, aby papier po zwinięciu rury nie przykleił się do szablonu oraz by łatwiej można było zdjąć szablon z gotowego kadłuba. Do budowy kadłuba modelu rakiety wystarcza sklejenie 4—5 warstw papieru. Kleimy klejami szybko schnącymi lub stosowanymi ogólnie do papieru.

Wymiary stolika podano na rysunku. Warto dodać, że przyrząd ten umożliwia wykonywanie większej liczby kadłubów w znacznie krótszym czasie niż metodą dotąd stosowaną. Stąd też godny jest polecenia dla modelarni i zespołów modelarzy kosmicznych.



Model samolotu „Spitfire" polskiego dywizjonu myśliwskiego. Ze zbiorów Bohdana Wróblewskiego.

TAK się złożyło, że por. pil. Zdzisław Henneberg nie brał udziału w walkach podczas kampanii wrześniowej w Polsce w 1939 roku. Wojna zastała go w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, a tam były samoloty do szkolenia młodych pilotów. Samoloty te nie nadawały się do walki z wrogiem.

We Francji, dokąd Henneberg przybył pod koniec 1939 roku, zaczęto organizować polskie dywizjony lotnicze. 10 maja 1940 roku zakończyła się „drôle de guerre" (dziwna wojna) i rozpoczęły prawdziwe działania bojowe. Tempo szkolenia polskich pilotów w ośrodku polskiego lotnictwa na lotnisku w Lyon Bron znacznie się wzmogło. 1 czerwca 1940 roku klucz 5 polskich pilotów pod dowództwem por. pil. Henneberga dostał przydział do bazy lotniczej w Chateauroux, usytuowanej prawie w samym środku Francji. Polski klucz wyekwipowano w samoloty typu Bloch MB-151 Me-109, powracającymi do Francji. Lecieli w kilku luźnych grupach (około 60 — 70 maszyn). Polski dywizjon zaatakował jedną z tych grup.

Henneberg prowadził drugą trójkę „Hurricane'ów" zaraz za dowódcą dywizjonu Kelletem. Kiedy Kellet ze swoimi pilotami walczył już z czwórką Messerschmittów, z góry spłynęły swoim na ratunek następne niemieckie myśliwce. Wtedy zainterweniował Henneberg i to tak skutecznie, że wkrótce trzy niemieckie Me-109 zostały zestrzelone. Jedno zwycięstwo przypadło w udziale Hennebergowi.

Szczęście dopisało polskiej eskadrze, piloci zestrzelili razem 6 niemieckich myśliwców Me-109. Niemcy byli wprawdzie w przeważającej ilości, ale powracali do swoich baz prawdopodobnie na resztkach paliwa w zbiornikach, bo nie za bardzo interesowali się szczupłą garstką „Hurricane'ów" i nie zdradzali chęci do walki, a wycofywali się szybko nad kanał La Manche i dalej do Francji.

W pewnym momencie, kiedy szyk dywizjonowy wykonywał zakręt na nowy kurs lotu podany dowódcy z operations room, z mgiełki wyskoczyły dwa niemieckie myśliwce i zaatakowały klucz Henneberga. Atak przyszedł niespodziewanie z tyłu z góry, serie pocisków broni pokładowej niemieckich Me-109 były celne — jedna ugodziła samolot Henneberga, druga samolot jego bocznego pilota Wojtowicza. Po ataku obaj myśliwce wroga zniknęli we mgle i poniechali następnych ataków.

Samolot Henneberga został uszkodzony niegroźnie, pilot wrócił na lotnisko startu do Northolt. Tam mechanicy naliczyli 10 dziur po pociskach w kadłubie, szczęśliwie ulokowanych w tylnej części. Wojtowicz wylądował w przygodnym terenie na wybrzeżu Anglii, nie odnosząc żadnych obrażeń.

Dla Henneberga i wszystkich pilotów fakt zaskoczenia dywizjonu przez niemieckich myśliwców dał dużo do myślenia. Lot ten omówiono wnikli-

DZIESIĘĆ ZWYCIĘSTW HENNEBERGA



i powierzono mu obronę powietrzną nad rejonem miasta. Walki powietrzne toczyły się na północy i wschodzie, klucz nie miał okazji wypróbować swoich możliwości bojowych. Wkrótce wojna we Francji zakończyła się sromotną klęską dla Francji. Klucz polski ewakuował się przez port w La Rochelle do Anglii.

W drugiej połowie lipca 1940 roku por. Henneberg znalazł się już w organizującym się w Polskiej Bazie Lotniczej w Blackpool 303 Dywizjonie Warszawskim im. Tadeusza Kościuszki. W sierpniu przeszkolił się na brytyjskich samolotach myśliwskich typu „Hurricane", razem ze swymi kolegami z byłego 1 pułku lotniczego z Warszawy.

31 sierpnia 1940 roku 303 dywizjon osiągnął gotowość bojową i wszedł do składu obrony powietrznej Wielkiej Brytanii, a operacyjnie do 11 grupy lotniczej, której powierzona została obrona powietrzna południowo-wschodniej Anglii. Na barkach dywizjonów myśliwskich spoczął główny ciężar toczącej się od 8 sierpnia Bitwy o Anglię.

19 dywizjonów myśliwskich, jakimi rozporządzał dowódca 11 grupy myśliwskiej Air Vice Marshal (generał brygady) Sir Keith Park, były mocno sfatygowane i zdziesiątkowane ciągłymi walkami. 303 dywizjon przydał się wówczas bardzo, zwłaszcza że byli w nim naprawdę świetnie wyszkoleni piloci, odważni do szaleństwa.

31 sierpnia 1940 roku od świtu 303 dywizjon pełnił dyżur bojowy. Mimo że działania niemieckiego lotnictwa rozgrywały się nad hrabstwami Kent, Sussex i Surrey, a nawet w rejonie Londynu, stanowisko dowodzenia lotnictwa myśliwskiego nie podrywało do walki polskiego dywizjonu. Dopiero o godzinie 17.50 na alarm wystartowała pierwsza, a w pięć minut później, druga eskadra.

Pierwszą eskadrą dowodził S/Ldr (Squadron Leader — major) Kellet, dowódca 303 dywizjonu z ramienia RAF, a lecieli z nim w szyku: por. Henneberg, ppor. Ferić, sierż. Szaposznikow, sierż. Karubin i sierż. Wünsche. Eskadra skierowana została na kurs 110 stopni od lotniska startu Northolt i z poleceniem od dyżurnego kontrolera stanowiska dowodzenia szybkiego wznoszenia się na wysokość 20000 stóp[1]). Na połowie drogi między Londynem i południowymi brzegami Anglii doszło do spotkania z niemieckimi myśliwcami

Henneberg podzielił się wrażeniami z walki i pierwszego swego zwycięstwa na jednej ze stron dywizjonowej kroniki:

„...W pewnym momencie pociągnąłem do góry... Gdy mijałem Kelleta, jego Messerschmitt nurkował już prostopadle jak pochodnia, ciągnąc za sobą wrzeciono ognia długości kilkunastu metrów... Dopadłem cztery Me-109... Jeden z nich odskoczył nieco w bok i do dołu. Poszedłem za nim, mając ciągle na oku pozostałych trzech. Musiałem się śpieszyć ze strzelaniem, gdyż szkopy zachodziły do mnie od tylnej górnej strony. Z odległości 300 metrów otworzyłem ogień do swego celu. Zaraz po pierwszej serii karabinów maszynowych Messerschmitt zaczął kopcić. Oddałem jeszcze dwie serie. Szkop poszedł zdecydowanie w dół do wody, ciągnąc za sobą dużo ciemnoszarego dymu... Po skręcie obejrzałem się do tyłu — na wodzie, na południe od m. Newhaven, widać było białą smugę..."

2 września nad Anglią i Kanałem panowała ładna, słoneczna pogoda. Dopiero po południu o gdzinie 16.35 nastąpił start dywizjonu w ilości 12 maszyn. Dywizjon został skierowany nad Dover, gdzie przechwycono grupkę 9 Messerschmittów, wycofujących się w kierunku na Francję. Polacy zaatakowali niemieckie myśliwce, walka przeniosła się szybko nad morze i następnie nad brzegi Francji. O swoim zaangażowaniu się w walce i zapędzeniu się z Messerschmittem, Henneberg napisał w kronice:

„Po kilku chwilach wzajemnego podejrzliwego „obwąchiwania się" Messerschmitty" i „Hurricany" zakotłowały się. Cała ferajna pomknęła w kierunku Francji. Na przodzie, jak spłoszone jelenie, wyrywają Messerschmitty. Moja maszyna jakoś dobrze ciągnie. Upatrzyłem mniej chyżego Me-109 i z radością stwierdzam, że dystans między nami zmniejsza się. Zaczynam strzelać z 200 metrów. Niemiec zaczyna dymić i robi wywrót. Powtarzam jego manewry, lecz dystans między nami chwilowo się zwiększa. Dochodzę go jednak z łatwością i sytuacja powtarza się. Jesteśmy już nad Francją. Gonię go dalej, zdziwiony mocno, że szkop po czterech dobrych seriach nie chce jakoś zlecieć, choć wali z niego gęsty ciemnoszary dym, płomyki skaczą po silniku... Strzelają do mnie z ziemi. Oddaję jeszcze jedną serię do mojej zwierzyny i zerkam na zachodzącego do mnie od tyłu szkopa. Widzę błyski z jego luf. Robię zakręt na lewo — seria poszła bokiem. O dalszym gonieniu szkopa nie ma mowy... Szkop uciekł, jedak co dostał, to dostał, a stracha musiał mieć potężnego..."

Ponieważ Henneberg nie widział, aby jego cel skraksował na polu, zaliczono mu 1 Me-109 uszkodzony.

3 września ranek był mglisty. Zaczęło się wypogadzać, gdy o godzinie 10.30 poderwano dywizjon w powietrze. Stanowisko dowodzenia skierowało go nad Kanał. Tam widzialność była jednak wciąż słaba. Dowódcę dywizjonu ostrzegano, że nad morzem kręcą się grupki niemieckich myśliwców.

wie między sobą i wyciągnięto odpowiednie wnioski, aby w przyszłości nie dać się nieprzyjacielowi zaskoczyć.

5 września 1940, czwartek. Lot poranny dywizjonu przeszedł bez żadnych emocji, nieprzyjaciela w powietrzu nie napotkano. Do drugiego lotu 303 dywizjon wystartował tuż przed godziną 15. Gotowych do lotu było tylko 9 samolotów. A wśród tej garstki pilotów na czele drugiej eskadry leciał Henneberg. Wkrótce nad ujściem Tamizy, nastąpiło zwarcie z hitlerowską wyprawą bombową, osłanianą przez liczne eskadry niemieckich myśliwców Me-109.

Polacy zaatakowali wrogie samoloty z wielką furią i odwagą i odnieśli duże zwycięstwo. Zestrzelili 8 samolotów wroga na pewno i 2 prawdopodobnie ze stratą 1 „Hurricane". Ranny pilot skakał ze spadochronem.

Konto zwycięstw Henneberga powiększyło się o Me-109. Wziął odwet za niedawne postrzelenie jego samolotu nad Kanałem. Samolot ten mechanicy w międzyczasie szybko wyremontowali i na nim to wykonał ten lot, odnosząc kolejne zwycięstwo.

Następnego dnia Henneberg miał dzień wolny od służby bojowej, nie brał więc udziału w walkach dywizjonu. W dniu tym dywizjon stoczył jedną z najbardziej zaciętych walk powietrznych.

7 września Henneberg pełnił dyżur bojowy od samego rana. Do godzin popołudniowych nieprzyjaciel nie przejawiał jednak żadnej aktywności. Dopiero po południu o godzinie 16 nad Anglią pojawiły się formacje bombowców i myśliwców. 303 dywizjon wystartował na alarm o godzinie 16.25 w szyku 11 maszyn. W 15 minut później piloci dywizjonu stoczyli z samolotami wroga zwycięską walkę na południe od Londynu na wysokości 20000 stóp. Tym razem Polcy dopadli szyk Dornierów-215. Zestrzelili 12 z nich, zanim hitlerowska osłona myśliwska przyszła im z pomocą. W walce z „Messerschmittami" Polacy zestrzelili dwa z nich na pewno.

Henneberg powiększył swe konto o 1 Me-109 zestrzelonego na pewno. Straty własne wyniosły wtedy 2 samoloty zniszczone i 1 pilot ciężko ranny.

Zmiana dyżurów bojowych odbywała się przeważnie o godzinie 13.00. Służba dla pilotów była tak zaplanowana, aby każdy miał co drugi dzień wolny od lotów. Konieczne to było dla odpoczyn-

ku fizycznego i nerwowego. Taka była generalna zasada. Gdy jednak z dnia na dzień zaczęły topnieć szeregi pilotów, niektórzy musieli częściej wykonywać loty. Stosowano wtedy zasadę dobrowolności — ochotników nigdy nie brakowało — ba, nawet niektórych trzeba było siłą zatrzymywać na ziemi. Do takich właśnie należał Zdzisław Henneberg, był zawsze pełen energii i zapału do lotów.

11 września 1940 rok, środa. Piloci 303 dywizjonu, a wśród nich Henneberg, znów pokazali swe orle szpony, niszcząc w walkach powietrznych 14 samolotów hitlerowskich.

Henneberg odniósł w tej walce swój największy sukces podczas Bitwy o Anglię — zestrzelił dwa niemieckie samoloty, a to 1 Me-109 i 1 Me-110. Radość z odniesionego sukcesu mąciła mu myśl o pierwszych poległych kolegach: por. Arsenie Cebrzyńskim i sierż. Stefanie Wojtowiczu. Henneberg miał twardy charakter, nie załamywał się nigdy, umiał niepowodzenia i smutki zgnieść w sobie. „Wojna nie żywi" — mówi stare, jak wojny, przysłowie. Piloci omówili wspólnie przebieg walki, przedyskutowali przyczyny poniesionych strat i postanowili jak najszybciej pomścić poległych. Tacy to oni byli, ci piloci z Kościuszkowego 303 Dywizjonu.

15 września 1940 roku, niedziela. Był to dzień uważany za kulminacyjny punkt Bitwy o Anglię. Dzień ten stał się odtąd Świętem Royal Air Force na pamiątkę odniesionego przez dywizjony myśliwskie największego zwycięstwa nad niemiecką Luftwaffe, która w tym dniu straciła 185 samolotów, a dalsze 200 zostały uszkodzone. Wśród dywizjonów nie zabrakło również i 303 polskiego dywizjonu, a w jego składzie por. Henneberga. Stoczył on tego dnia dwie walki i powtórzył swój sukces sprzed czterech dni: zestrzelił znów dwa niemieckie samoloty, a to 1 Me-109 i 1 Do-215.

Dywizjon polski stracił 1 pilota i 3 samoloty. Zestrzelił natomiast 16 niemieckich samolotów.

18 września przybył na lotnisko Northolt Naczelny Wódz Polskich Sił Zbrojnych w Anglii, gen. Sikorski, by udekorować lotników 303 dywizjonu.

W przeciągu niespełna trzech tygodni dywizjon osiągnął wspaniałą ilość zwycięstw. Piloci jego zestrzelili na pewno 71 samolotów wroga, 11 prawdopodobnie i 5 uszkodzili. Straty dywizjonu wyniosły 3 pilotów poległych i 8 rannych. Prasa brytyjska i radio pełne były pochwał i uznania dla polskich pilotów. Na ręce dowódcy dywizjonu nadchodziły codziennie telegramy i listy z gratulacjami od najwyższych władz polskich i brytyjskich. Polscy piloci dali się poznać z najlepszej strony. Pokazali, co potrafią zdziałać dla obrony, gdy dysponują dobrym sprzętem lotniczym. Dotychczas prawie nieznani w Anglii i Londynie — stali się nagle przedmiotem wielkiego zainteresowania i podziwu dla ich odwagi i bohaterstwa.

Uroczystość odbyła się tuż przed południem między kolejnymi lotami bojowymi. 16 pilotów, a wśród nich por. Henneberg, zostało udekorowanych Srebrnymi Krzyżami Orderu Virtuti Militari, a dalszych 5 Krzyżami Walecznych.

26 września 1940 roku. Por. Henneberg odniósł w tym dniu dziewiąte zwycięstwo — zestrzelił hitlerowski bombowiec He-111. Następnego dnia dywizjon dwukrotnie podrywano na alarm. W obu lotach doszło do walk z samolotami Luftwaffe.

Start do pierwszego lotu nastąpił o godzinie 8.50. Brało w nim udział 11 samolotów, reszta nie była gotowa do lotu. Na południe od Londynu napotkano wyprawę bombową, składającą się z około 30 He-111 i silną osłoną myśliwców około 60 Me-109. Podczas gdy pierwsza eskadra zaatakowała szyk bombowców, Henneberg — na czele swej drugiej eskadry — związał się z myśliwcami wroga. Walka była zacięta. Polacy odważni do szaleństwa, Niemcy w przytłaczającej ilości. Jeszcze raz Polący pokazali swe nieprzeciętne walory bojowe: zestrzelili na pewno 7 bombowców i 8 myśliwców. Nie obyło się jednak bez strat — zginęło dwóch polskich pilotów, a jeden ciężko poparzony został odwieziony do szpitala. Trzy polskie „Hurricane'y" zostały zniszczone, a czwarty — na którym walczył Henneberg — był mocno postrzelany. Pilotowi udało się szczęśliwie powrócić na lotnisko startu.

Oto krótka notatka Henneberga z tego lotu:

„27.10.1940. Bardzo dużo Messerschmittów, stanowczo za dużo. Były na osi nie tylko wyprawy, jak to zwykle bywa, lecz i z jej lewej strony na przestrzeni pięciu kilometrów, tworząc olbrzymią płaszczyznę obrony. Odległość się zmniejsza, dywizjon jest szarpany przez Messerschmitty... Z prawej strony wyskakują Messerschmitty... Atakujemy... Strzelam do jednego z nich, zapala się... Nim zdążyłem się obejrzeć, posłyszałem trzy wybuchy i momentalnie kłęby białego dymu buchnęły z silnika mego samolotu do kabiny. W ustach poczułem słodkawy smak glikolu. To jakiś Messerschmitt zaskoczył mnie od tyłu... Udało mi się zgubić wroga i na dymiącej silnie maszynie lotem ślizgowym powróciłem na lotnisko. Samolot mój dostał trzy pociski z działka w chłodnicę, czwarty przeciął mi napęd lotki. No, ale jakoś udało się wrócić, chociaż szkopy zrąbały mi „grata" [2]) na sito".

W raporcie służbowym Henneberg zgłosił 1 Me-109 zestrzelony prawdopodobnie. Było to jego dziesiąte zwycięstwo w miesiącu wrześniu. Trzeba jednak przyznać, że miał on również duże szczęście — dwukrotnie jego „Hurricane" był celnie trafiany ogniem niemieckich Messerschmitów. Z obu opresji udało mu się wyjść szczęśliwie cało.

Po tej walce konto 303 dywizjonu przekroczyło sto zniszczonych samolotów nieprzyjacielskich.

15 grudnia 1940 roku czterech pilotów, a to: por. Urbanowicz, por. Henneberg, ppor. Zumbach i ppor. Ferić zostało udekorowanych przez dowódcę Fighter Command brytyjskimi krzyżami lotniczymi — Distinguish Flying Cross, przyznawanym wówczas pilotom myśliwskim za 6 zestrzelonych samolotów nieprzyjacielskich.

Od 22 stycznia 1941 roku 303 dywizjon został zaangażowany do wykonywania lotów ofensywnych nad Francję pod kryptonimem „mosquito". Polegały one na ostrzeliwaniu celów nieprzyjacielskich (najczęściej lotnisk) z małej wysokości. Odbywały się one w składzie dwóch samolotów przy niskiej podstawie chmur, które, w razie niebezpieczeństwa, miały stanowić schronienie. W jednym czasie nad wyznaczonym rejonem działało najczęściej kilka par myśliwców.

W pierwszym „mosquito" wzięła udział eskadra Henneberga (3 pary po 2 samoloty), którą osobiście poprowadził. Zadanie wykonano celująco: zaatakowano samoloty niemieckie na lotnisku w Le Touque, rozbito kolumnę samochodową poruszającą się po szosie, ostrzelano oddział wojska będący w marszu.

Od tego dnia, jeśli tylko warunki pogody pozwalały, piloci 303 dywizjonu angażowani byli w lotach „mosquito".

20 lutego 1941 roku por. Henneberg objął dowodzenie nad 303 dywizjonem. Było to wielkie wyróżnienie dla tego młodego oficera, czołowego już wtedy polskiego pilota myśliwskiego.

12 kwietnia 1941 roku. Wielka Sobota. Chmury układały się nisko, wisiały na wysokościach od 1000 do 2000 stóp. Widzialności miejscami dobre, gdzieniegdzie, szczególnie nad Kanałem, była mglisto. Ogólnie warunki pogody oceniano jako nadające się do wykonywania operacji „mosquito".

O godzinie 15.30, 6 „Spitfire'ów" 303 dywizjonu prowadzonych przez dowódcę por. Henneberga, wystartowało z lotniska Northolt i po 30 minutach lotu wylądowało na lotnisku Hawkinge usytuowanym nad Kanałem koło Dover, celem uzupełnienia paliwa w zbiornikach przed lotem bojowym nad Francję. Zaplanowany lot na „mosquito" wykonać miały 3 pary w składzie: pierwsza — por. Henneberg i por. Kustrzyński, druga — por. Łapkowski i ppor. Waszkiewicz, trzecia — por. Arentowicz i ppor. Ferić.

„O godzinie 16.45 startujemy na zadanie — pisze w kronice dywizjonowej Ferić. — Prowadzi Dzidek Henneberg, kurs na półwysep Dungeness. Stąd kurs bojowy 165 stopni. Przez Kanał prujemy razem, by się następnie kolejno rozłączyć. Każda bowiem dwójka miała swój cel. I tak: para Henneberga — lotnisko bombowe, para Łapkowskiego — lotnisko w Le Touquet i dwójka Arentowicza — rejon Abbeville.

Pogoda tak szpetna, że koło półwyspu Dungeness trudno odróżnić wodę od mgły, lecz im dalej na południe, tym pogoda lepsza. Pułap podnosi się do 2500 stóp. Lecimy pod samymi chmurami, szybkość 260 mil na godzinę. Łapkowski kilka minut temu odszedł już w lewo ku Francji. Teraz odchodzi Dzidek Henneberg, a za trzy minuty nasza dwójka przyjmie kurs 90 stopni. Spod chmur widzimy już brzegi Francji, skręcamy w lewo..."

Mirek Ferić, w parze z Arentowiczem, ostrzelał skutecznie stację transformatorową wysokiego napięcia, kolumnę samochodów wojskowych, elektrownię w miejscowości Berck i stanowiska artylerii przeciwlotniczej. Na swojej bojowej trasie wszędzie napotykali na silną obronę niemiecką. Powrót swój Ferić opisuje w dalszej części swej relacji:

„Z odległości 500 metrów otworzyłem ogień do okien elektrowni. Była to najdłuższa seria w moim locie... W tym momencie nie wiedziałem gdzie jest Arentowicz, widocznie już go tam nie było. Podał mi przez radio, że jest na kursie powrotnym. Wobec tego, przyciskając się „Spitfirem" [3]) do wydm piaszczystych, ścigany ogniem karabinów i działek, kosiłem w kierunku do morza... Będąc nad morzem, świecą wyrwałem do chmur. Dziesięć mil od brzegu wylazłem z nich i leciałem równolegle do wybrzeża, prawie aż do Cape Gris Nez. Stąd wziąłem kurs na Dover. Mijając balony Dover usłyszałem hiobową wieść przez radio — „Dzidek w morzu!". To podawał Kustrzyński, jego boczny pilot w sekcji... Por. Kustrzyński podał po locie, że widział, jak nad obiektem, który atakowali, pocisk zapalający z działka niemieckiego trafił Dzidka w lewy płat. Leciał z nim i widział, jak siadał na wodzie około 12–15 mil od brzegu angielskiego na przeciwko Dungeness. Samolot utonął, a on pływając, machał ręką. Kustrzyński nadał do operations room dokładne położenie rozbitka..."

Zorganizowana natychmiastowa akcja ratunkowa przez samoloty Air Sea Rescue [4]) i przez 302 dywizjon [5]) oraz przez ratownicze kutry marynarki wojennej, trwająca do godzin południowych następnego dnia, nie przyniosła pozytywnego skutku: nie odnaleziono wśród wzburzonych fal morskich dowódcy 303 dywizjonu — por. pil. Zdzisława Henneberga.

WACŁAW KRÓL

---

1) Stopa (foot) — miara długości; 1 stopa = 30,48 cm.

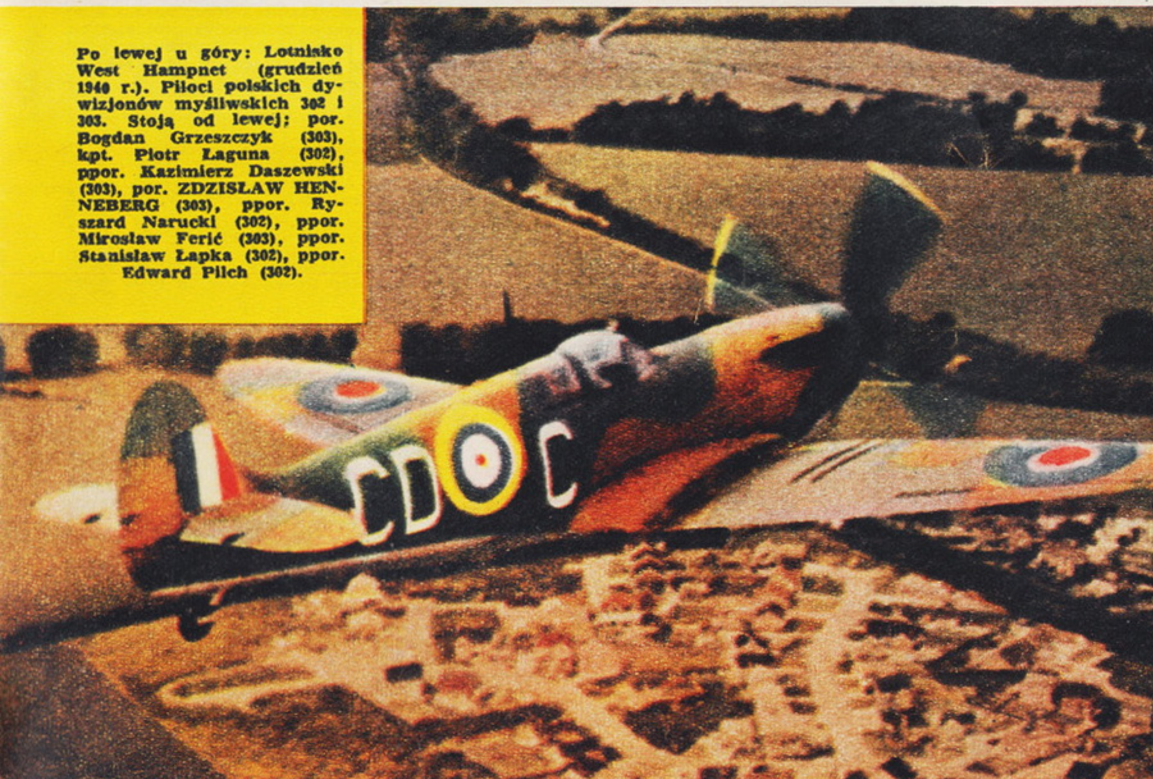
2) Grat — tak piloci nazywali potocznie postrzelany samolot, który nie nadawał się do kontynuowania walki.

3) 303 dywizjon otrzymał samoloty „Spitfire-I" w trzeciej dekadzie stycznia 1941 roku.

4) Air Sea Resque — powietrzne ratownictwo morskie (przy pomocy samolotów).

5) W akcji poszukiwawczej por. Henneberga wzięła udział druga eskadra 302 dywizjonu w składzie 3 sekcji dwusamolotowych, a to: pierwsza para — por. Czerwiński i sierż. Rytka, druga — por. Kinel i ppor. Bernaś. trzecia — ppor. Król i ppor. Nejder. Eskadra wykonywała wtedy patrolowanie w rejonie Beachy Head — Dungeness. Po sygnale, że por. Henneberg wodował, samoloty eskadry zostały skierowane w miejsce wypadku. Obserwację powierzchni morza utrudniała słaba widzialność. Po 20 minutach samoloty wylądowały na lotnisku w Hawkinge. Szybko uzupełniono zbiorniki w benzynę i o godzinie 18.42 eskadra ponownie podjęła poszukiwania rozbitka. Jedynie sierż. Rytka zauważył jakiś ciemny przedmiot wśród fal morskich, podobny do ciała i głowy ludzkiej. Dał o tym znać kutrowi ratowniczemu znajdującemu się o 4 mile od tego miejsca i kilkakrotnie wskazywał mu kierunek na ten przedmiot. W międzyczasie zapadał zmrok, powrót samolotów odbył się w ciemnościach.

Po lewej u góry: Lotnisko West Hampnet (grudzień 1940 r.). Piloci polskich dywizjonów myśliwskich 302 i 303. Stoją od lewej; por. Bogdan Grzeszczyk (303), kpt. Piotr Łaguna (302), ppor. Kazimierz Daszewski (303), por. ZDZISŁAW HENNEBERG (303), ppor. Ryszard Narucki (302), ppor. Mirosław Ferić (303), ppor. Stanisław Łapka (302), ppor. Edward Pilch (302).



Po lewej: Samoloty myśliwskie typu „Spitfire", które brały udział w walkach nad Anglią.

SIREN BERTIN C-34 „EDELWEISS-IV"

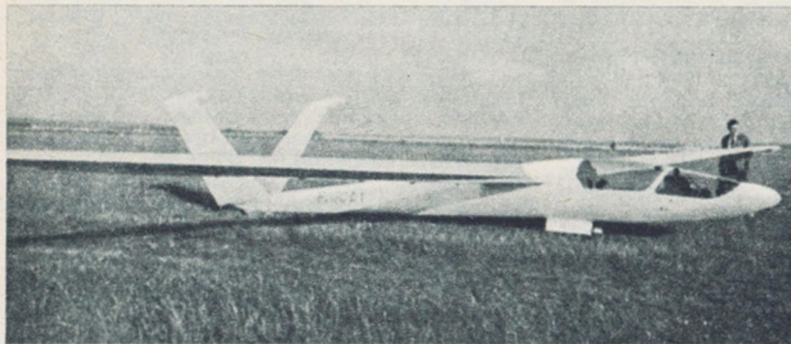
EDELWEISS (szarotka), to nazwa znanych szybowców klasy standard (1 miejsce na mistrzostwach świata w Anglii). „Edelweiss-IV", to odmiana tego szybowca w klasie otwartej, zbudowana specjalnie na mistrzostwa świata w Lesznie w 1968 roku. Start „Edelweissa-IV" nie przyniósł Francji szczególnych sukcesów — pilot Mercier zajął dopiero 35 miejsce. Tym niemniej jest to ciekawy i nowoczesny szybowiec, z którego konstrukcją warto się zapoznać. Został on zaprojektowany w zespole konstrukcyjnym Bertin pod kierunkiem inż. Jean Coupla, zbudowany w zakładach Siren, a oblatany 9 maja 1968 r.

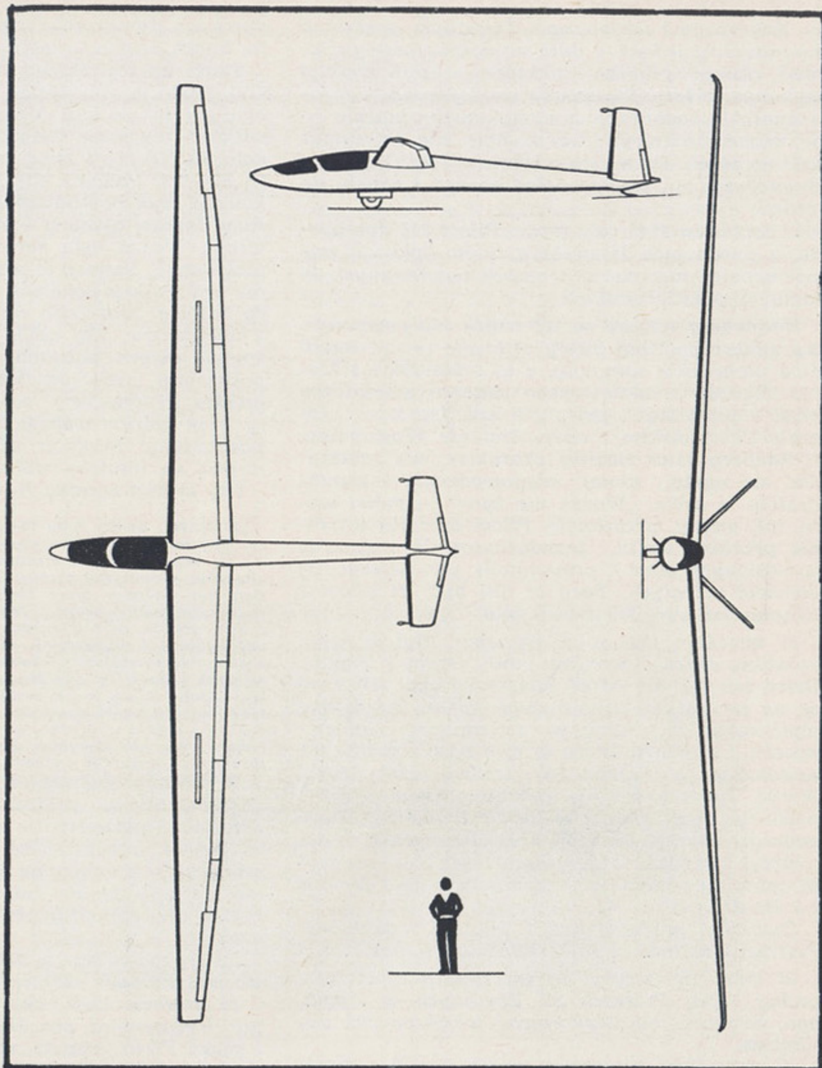
„Edelweiss-IV" jest jednomiejscowym wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji drewnianej. Dwudzielne skrzydła o obrysie dwutrapezowym uzyskano przez przedłużenie każdej połówki skrzydła „Edelweiss Standard" o 1,25 m. Profil NACA z serii 7. Konstrukcja jednodźwigarowa z pokryciem w postaci skorupy przekładkowej ze sklejki i pianki klegecel. Bezszczelinowe lotki wykonane zostały z blachy wypełnionej pianką; mają tylko po 2,65 m długości. Całą pozostałą krawędź spływu zajmują czterodzielne klapy o zmiennym wychyleniu (od 6° na końcach do 24° przy kadłubie). Mechanizację skrzydeł dopełniają hamulce aerodynamiczne typu płytowego. Połączenie połówek skrzydeł ze sobą typu widłowego. Usterzenie Rudlickiego, płytowe. Płyty osadzone są obrotowo na sterczących z kadłuba metalowych dźwigarach — wysięgnikach i są wyposażone w klapki dociążające oraz w przeciwciężary. Kadłub konstrukcji półskorupowej, przekładkowej (sklejka-pianka). Zakończenie przodu i tyłu z laminatu. Kabina z pozycją leżącą pilota posiada dwuczęściową osłonę ze stałym wiatrochronem. Tablica przyrządów typu „Foka". Podwozie jednokołowe, całkowicie chowane w locie. Amortyzacja sznurami gumowymi. Wypuszczanie podwozia grawitacyjne.

(J. S.)

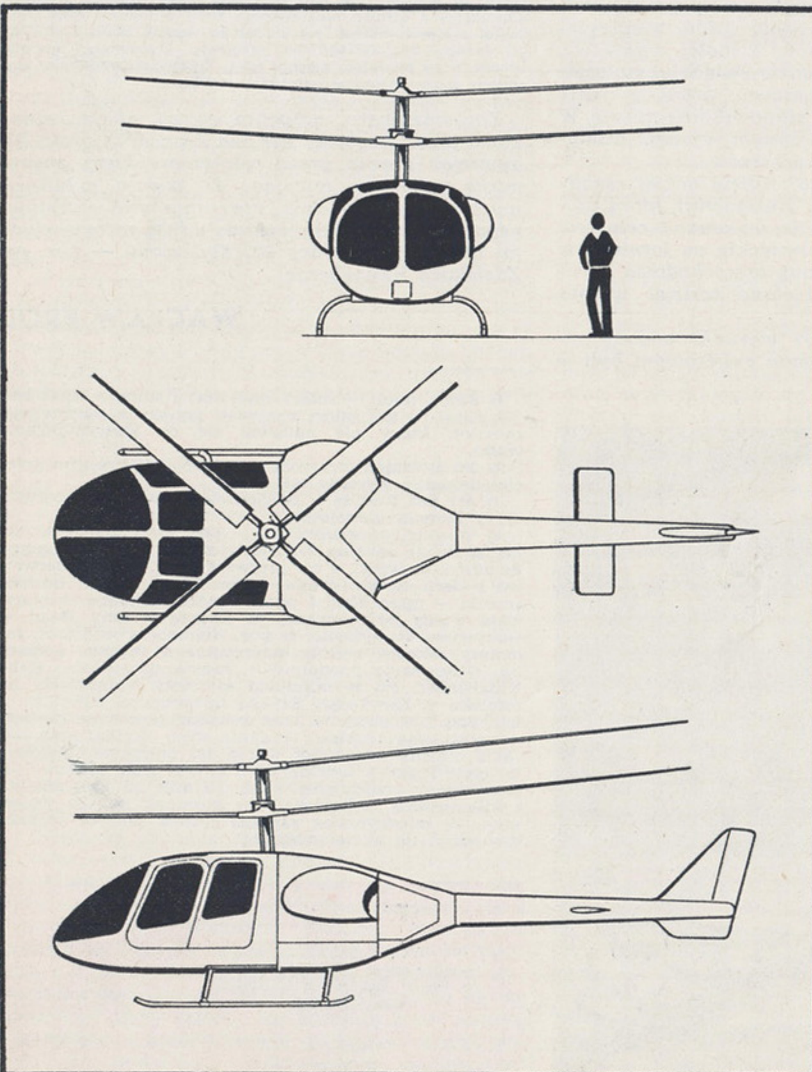
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 17,50 m, długość — 7,60 m, wysokość — 1,90 m. pow. nośna — 15,37 m², wydłużenie — 20.
Ciężary: Ciężar własny — 360 kg, ciężar całkowity — 450 kg, ciężar max. — 480 kg.
Osiągi: Doskonałość max. — 40 przy prędkości 95 km/h, opadanie min. — 0,6 m/s przy prędkości 75 km/h, prędkość min. — 67 km/h, prędkość dopuszczalna — 240 km/h.





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



CIERVA ROTORCRAFT LTH-1

ZAKŁADY Cierva Autogiro, znane jeszcze przed wojną z konstrukcji i produkcji udanych wiatrakowców (np. C-30), połączyły się niedawno z wytwórnią śmigłowców Rotorcraft. Pierwszą wspólną konstrukcją połączonych firm jest śmigłowiec LTH-1, którego prototyp przedstawiono na wystawie w Farnborough w 1970 r. Śmigłowiec odznacza się bardzo aerodynamicznymi i eleganckimi liniami kadłuba oraz dwuwirnikowym, współosiowym układem. Układ ten, zdaniem konstruktorów, ma szereg zalet, jak np. eliminacja momentu oporowego (śmigło ogonowe zbędne), mniejsze zapotrzebowanie mocy w zawisie (o 15 proc.) i mniejsza hałaśliwość.

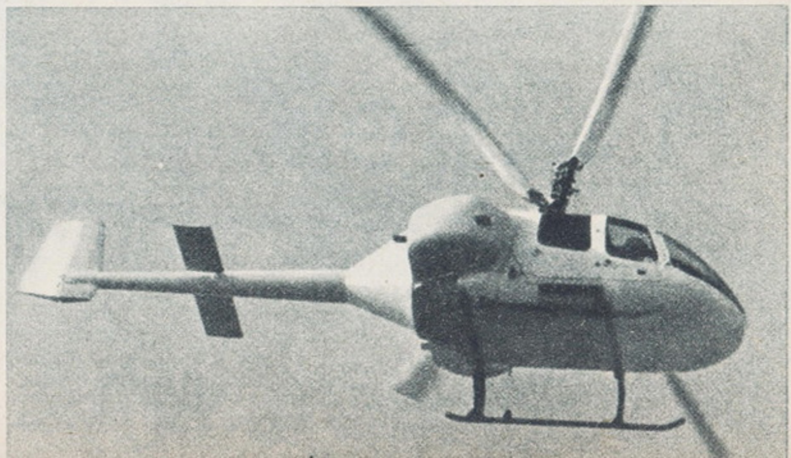
LTH-1 jest 5-miejscowym, dwusilnikowym śmigłowcem wielozadaniowym konstrukcji metalowej. Wirniki dwułopatowe, o jednakowych średnicach, przeciwbieżne, osadzone na wspólnej osi (wał dolnego wirnika jest drążony) w odstępie pionowym 0,96 m. Kadłub ma kształt kroplowej, spłaszczonej gondoli, mieszczącej w przedniej części bogato oszkloną kabinę załogi z 4 drzwiami. W tylnej części gondoli mieści się przekładnia napędowa i bagażnik z dostępem z lewej strony. Rurowa belka ogonowa zakończona jest ukośnym usterzeniem pionowym ze sterem kierunku (w zawisie zakręt wykonuje się przez odpowiednią zmianę kąta skoku ogólnego jednego z wirników względem drugiego). W połowie długości belki zamocowany jest przestawialny statecznik poziomy. Podwozie saniowe.

Napęd śmigłowca składa się z 2 silników tłokowych płaskich (Continental albo Lycoming) o mocy 208—213 KM, zabudowanych z boków kadłuba i osłoniętych opływowymi owiewkami. Silniki napędzają wspólną przekładnię. W przelocie, przy niskim zapotrzebowaniu mocy, dowolny silnik może być odłączony od przekładni, dla poprawienia ekonomiki.

(J. S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Średnica wirników — 9,75 m, długość całkowita — 10,51 m, wysokość — 2,84 m.
Ciężary: Ciężar całkowity — 1 474 kg, ładunek użyteczny — 630 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 200 do 220 km/h, prędkość przelotowa — 175 do 180 km/h, wznoszenie — 7 m/s, pułap statyczny — 2 300 m, pułap dynamiczny (w locie skośnym) — 6 100 m, zasięg — 400 km.



PWS-18 (AVRO „TUTOR")



W 1930 r. angielska wytwórnia AVRoe zbudowała samolot szkolno-treningowy Avro-621 „Tutor", który wyprodukowano w serii 400 maszyn dla angielskiego lotnictwa wojskowego.

W 1934 r., po zapoznaniu się w Anglii z kilkoma typami samolotów szkolno-treningowych, polskie lotnictwo wojskowe zakupiło licencję na samolot Avro „Tutor" oraz jeden egzemplarz tego typu. Produkcję licencyjną powierzono Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej. W 1935 r. przygotowano dokumentację licencyjną modyfikując samolot. Otrzymał on płat konstrukcji drewnianej, zamiast o szkielecie metalowym (ze względu na możliwości produkcyjne wytwórni). Równocześnie płat otrzymał zaokrąglone końcówki, zamiast prostokątnych. Zastosowano silnik polskiej produkcji Wright „Whirlwind" o mocy 220 KM, zamiast AS „Lynx" o mocy 240 KM, zaś angielskie amortyzatory podwozia zastąpiono polskimi PZL. Tak przerobiony samolot oznaczono PWS-18. Zakupiony Avro „Tutor" (po wykorzystaniu go jako wzorca w PWS) przekazano jako eksponat do Szkoły Podchorążych Lotnictwa — Grupa Techniczna na lotnisku mokotowskim w Warszawie. W 1936 r. PWS wyprodukował serię 40 PWS-18, które otrzymały numery fabryczne od 80—1 do 80—40, gdzie 80 oznaczało wojskowy numer typu samolotu. Samoloty te, wyróżniające się lepszą skutecznością lotek od konkurencyjnego rodzimego PWS-26, były używane w Szkole Podchorążych dla Małoletnich w Bydgoszczy, a następnie po jej przeniesieniu — w Krośnie. Nieliczne egzemplarze były używane w CWL w Dęblinie oraz w eskadrach szkolnych pułków lotniczych (np. 4 pl. w Toruniu). Ze względu na głoszenie przed wojną teorii samowystarczalności naszego przemysłu — istnienie tego samolotu ukrywano. PWS-18 był dwumiejscowym dwupłatem mieszanej konstrukcji, krytej płótnem. Silnik chłodzony powietrzem, 9-cylindrowy gwiazdowy Wright „Whirlwind" J-5B o mocy 220/240 KM. Śmigło drewniane. W kadłubie zbiornik na 150 l. paliwa. Samolot malowany był na zielonooliwkowo.

DANE TECHNICZNE

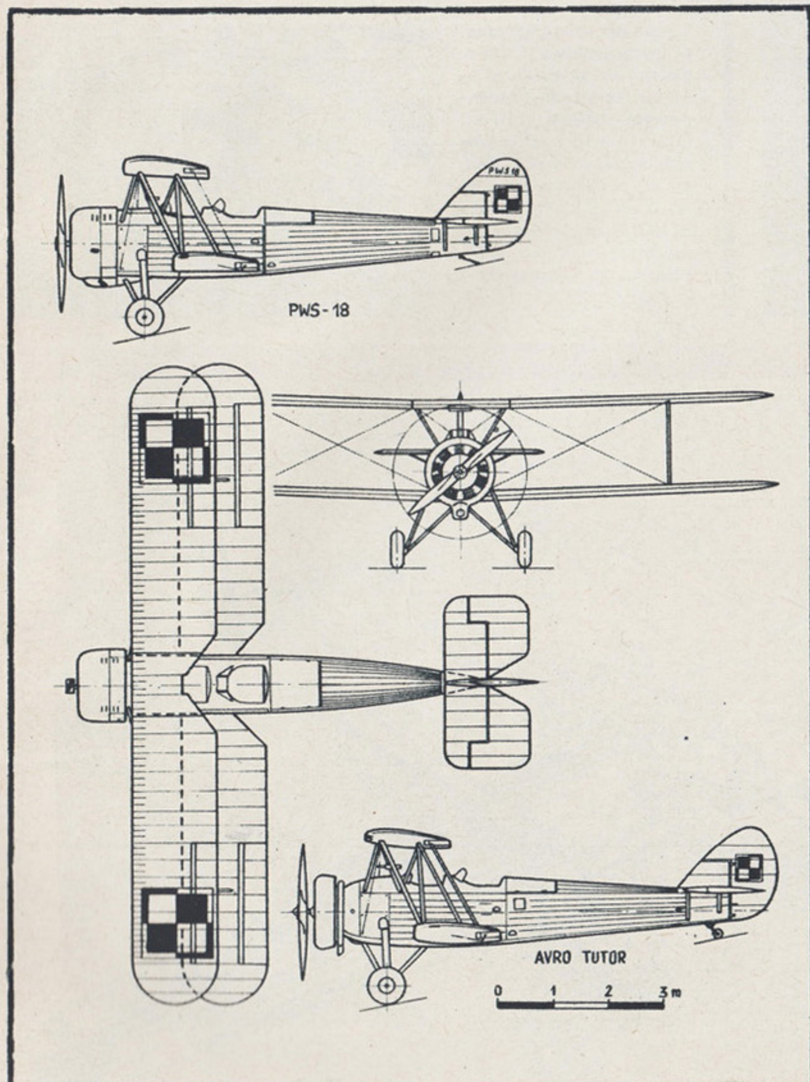
Wymiary: Rozpiętość — 10,97 m, długość — 8,02 m, wysokość — 2,92 m, pow. nośna — 29,2 m².

Ciężary: Ciężar własny — 900 kg, ciężar użyteczny — 350 kg, ciężar całkowity — 1 250 kg.

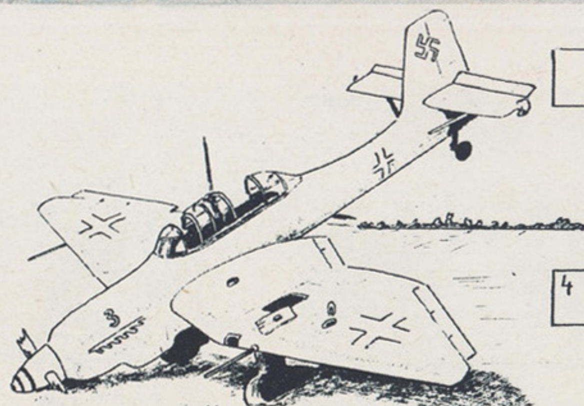
Osiągi: Prędkość max. — 200 km/h, prędkość przelotowa — 170 km/h, prędkość min. — 70 km/h, wznoszenie — 5 m/s, pułap — 4 900 m, zasięg — 480 km.

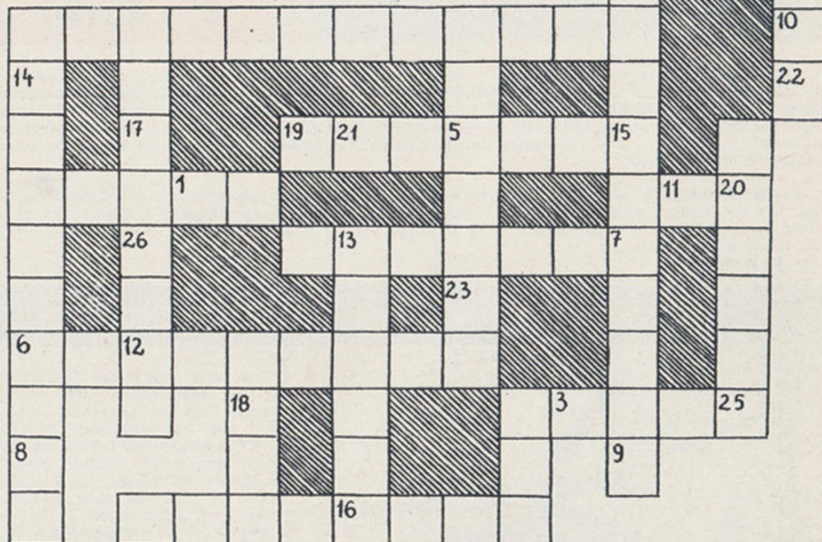
Zdjęcie ze zbiorów J. B. Cynka.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS



SYNTEZA KRZYŻÓWKOWA





Do podanej figury wpisać wyrazy tak, aby powstała normalna krzyżówka. Następnie ustawić litery według odpowiadających im liczb w kolejności od 1 do 28 i odczytać hasło-rozwiązanie.

Wyrazy pomocnicze: CEL, PĘD, BENZ, ADOLF, LOTKA, PĘTLA, SERIE, ORCZYK, ULOTKA, ESKORTA, JUNKERS, ROZRUCH, PRZYKŁAD, SPITFIRE, AKROBACJA, FOCKE-WULF, ZWALCZANIE, ZESTRZELENIE, MESSERSCHMITT.

Opracował: EDWARD ZYTKA

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 14 maja br. rozlosowane zostaną nagrody w postaci **BONÓW KSIĄŻKOWYCH.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach.



WŁADIMIR WIKUŁOW — Związek Radziecki, 453103, Sterlitamak — 3, pr. Lenina 39 — 76. Jest lotnikiem sportowym. Pragnie korespondować z modelarzami lotniczymi, zajmującymi się budową modeli szybkich.

*

WŁODZIMIERZ BEZEMSKI — Związek Radziecki, Wołyńska obł. Kamień Raszyrski, ul. Sadowa 8. Poszukuje roczników „Skrzydlatej Polski" oraz czasopisma czechosłowackiego „Letectvi + Kosmonautika" z lat 1970—1971. W zamian odstąpi plastykowe modele samolotu Tu-114 i śmigłowca Mi-10 k.

*

HONORATA SKĄPSKA — Wierzchowo Pomorskie, ul. Świerczewskiego, pow. Drawsko, woj. koszalińskie. Ma 15 lat, jest uczennicą ósmej klasy szkoły podstawowej i od dwóch lat interesuje się lotnictwem. Pragnie, poprzez przyjacielskie kontakty z przyjaciółmi z kraju i zagranicy, rozwijać swoje lotnicze zainteresowania.

*

TODOR PROJKOW, Bułgaria — Sofia 88, Kriwina, ul. K. Rakowskij 7. Interesuje się lotnictwem. Zbiera opisy, plany i zdjęcia samolotów. Buduje też modele samolotów. Pragnie nawiązać korespondencję z przyjaciółmi z Polski o podobnych zainteresowaniach.

*

JEWGIENIJ KOWALENKO — Związek Radziecki, 398016, Lipieck, ul. Gagarina 87 m. 1. Interesuje się lotnictwem, jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Zbiera modele samolotów. Chciałby nawiązać korespondencję z kolekcjonerami modeli samolotów w Polsce. Poprzez przyjacielską wymianę pragnie skompletować modele polskich samolotów.

*

KONRAD KONDRAT — Białystok, ul. Kozłowa 32 a. Ma 15 lat, interesuje się lotnictwem, jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pragnie korespondować na tematy lotnicze. Poszukuje „Małego Modelarza" z planami Jaka-3 i PZL—24, broszurki z serii „Typy broni i uzbrojenia" z samolotem TS—11 „Iskra" oraz literatury dotyczącej budowy kartonowych modeli samolotów. W zamian może odstąpić książki o tematyce lotniczej.

*

TADEUSZ DYBACKI — Mońki, ul. Manifestu Lipcowego 4 m. 19, woj. białostockie. Jest uczniem szóstej klasy szkoły podstawowej. Interesuje się lotnictwem a w przyszłości pragnie zostać lotnikiem. Jest stałym czytelnikiem i kolekcjonerem „Skrzydlatej Polski". Pragnie korespondować z kolegami o podobnych zainteresowaniach oraz z amatorami kanstruktorami lotniczymi. Poszukuje planów i danych samolotu TS—8 „Bies". W zamian odstąpi numery „Skrzydlatej Polski", „Małego Modelarza" lub tomik „Typy broni i uzbrojenia".

*

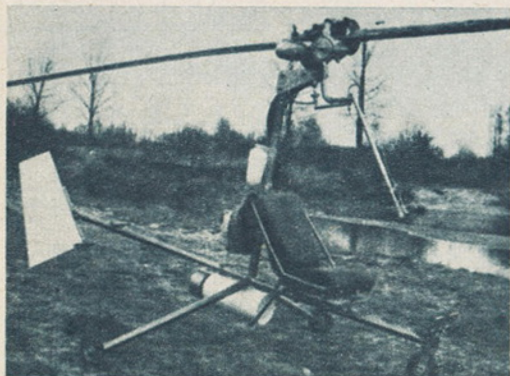
JAN PIETRZAK — Poddębice, ul. Polna 8, woj. łódzkie. Interesuje się lotnictwem i jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" Pragnie uzupełnić roczniki „Skrzydlatej" i w tej sprawie zwraca się z prośbą do przyjaciół lotnictwa. W zamian odstąpi prospekty zagranicznych firm lotniczych oraz książki z serii „Żółty tygrys".

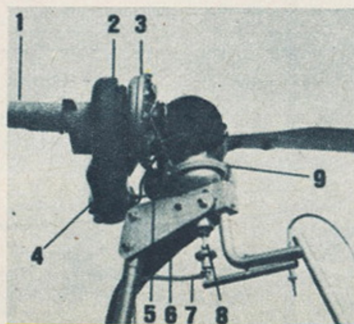
*

MIROSŁAW ZAWADZKI — Białystok, ul. Narewska 2 A, m. 17. Jest uczestnikiem szkolenia szybowcowego w Aeroklubie Białostockim. Poszukuje książki z zakresu nawigacji lotniczej dla pilotów sportowych.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

MOTYL





„Papillon" (motyl) — taką nazwę nosi nowy 1-miejscowy śmigłowiec G-1 zbudowany przez G. Georgesa. Napęd bezpośredni turbiną gazową „Criquet" o ciągu 30 kG, umieszczoną w głowicy wirnika nośnego. Oznaczenia na zdjęciu głowicy wirnika: 1 — dysza, 2 — turbina, 3 — sprężarka, 4 — komora spalania, 5 — zbiornik oleju dla turbiny, 6 — przewód powietrzny, 7 — przewód paliwowy, 8 — wirujące uszczelnienie dopływu paliwa, 10 — wirujące uszczelnienie dopływu powietrza.

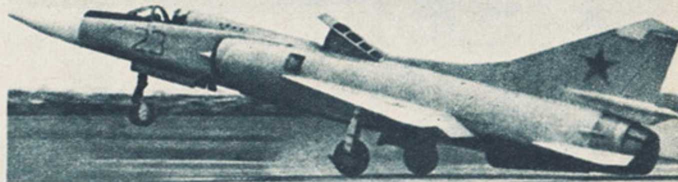
Średnica wirnika — 6,0 m, długość kadłuba — 3,6 m, wysokość — 2,1 m, pow. tarczy wirnika 28,3 m². Ciężar własny — 60 kg, ciężar całkowity — 170 kg. Prędkość max. 110 km/h, przelotowa — 85 km/h, wznoszenie — 3 m/s, pułap — 3 500 m, zasięg — 100 km. Próby w locie rozpoczną się latem br.

ŚMIGŁOWIEC, KTÓRY MA OSIĄGNĄĆ 600 km/h



Tak ma wyglądać projektowany obecnie śmigłowiec S-69 z wirnikiem współosiowym systemu ABC. Śmigłowiec ma być oblatany w sierpniu 1973 r. Przewiduje się, że S-69 będzie rozwijał prędkość ponad 500—600 km/h. Średnica wirników — ok. 11,0 m, długość — 13,07 m, szerokość — 2,32 m (3,85 m z 2 bocznymi silnikami turbinowymi J-60 o ciągu 1 360 kG). Silnik główny — turbinowy PT6 „Twin Pac" o mocy 1 800 KM. Zapas paliwa — 780 kg. Ciężar całkowity — ok. 5 000 kg. Łopaty wirnika z dźwigarami z tytanu.

SAMOLOT KRÓTKIEGO STARTU







Radziecki samolot krótkiego startu i lądowania podczas startu, lotu i lądowania z ogonowym spadochronem hamującym.

OSTATNIE ZDJĘCIE



Ostatnie zdjęcie, wykonane na minutę przed niedawną katastrofą prototypu G-1 zachodnioniemieckiego samolotu pasażerskiego VFW-614.

Zdjęcia i rysunki: TASS, „Air-Cosmos", „Flug Revue", „Der Flieger", „Modelar".

REKORDZIŚCI

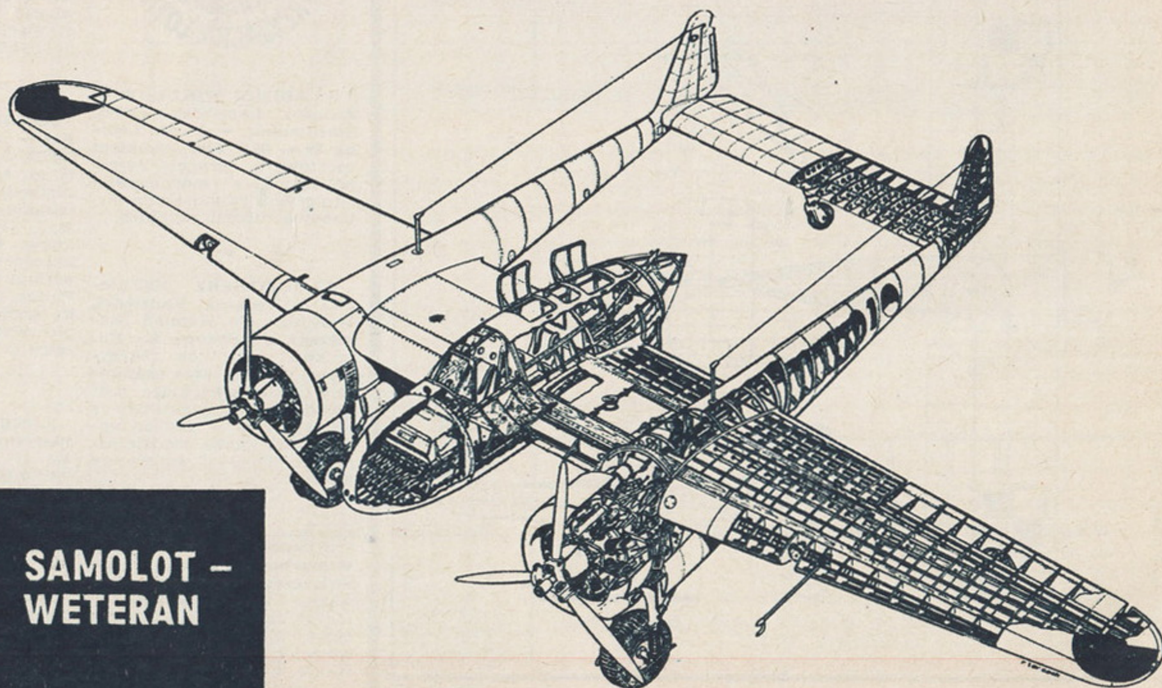
Jak już podawaliśmy, w październiku i listopadzie ub. r. ustanowiono na śmigłowcu turbinowym CH-54B typu latający dźwig 8 rekordów międzynarodowych FAI, m. in. rekord wysokości — 11 190 m. Oto załoga rekordowego śmigłowca: od lewej — D. Hunt, J. Church, B. Blackwell i E. Price.



SAMOLOT — WETERAN

Przekrój perspektywiczny przedstawia holenderski samolot myśliwsko-szturmowy z okresu II wojny światowej Fokker G-1, o oryginalnym układzie konstrukcyjnym. Pierwszy seryjny G-1A oblatano 11.IV.1939 r. 23 samoloty G-1A brały udział w obronie Holandii przed napaścią hitlerowską w 1940 roku. 26 samolotów G-1B używało również lotnictwo Finlandii. Załoga — 2 lub 3 osoby. Konstrukcja mieszana. Podwozie chowane.

Rozpiętość — 17,16 m, długość — 10,87 m, wysokość — 3,4 m. Ciężar własny — 3 360 kg, ciężar całkowity max. — 4 800 kg. Prędkość max. — 475 km/h, pułap — 9 300 m, zasięg — 1 410 km. Uzbrojenie: 8 stałych k. masz. 7,9 mm, 1 k. masz. 7,9 mm na obrotnicy oraz 300 kg bomb. Wersja G-1B miała 2 działka 20 mm, 2 stałe i 1 ruchomy k. masz. 7,9 mm. Dwa silniki Bristol „Mercury-VIII" o mocy 830 KM każdy. Profil płata NACA 23018 przechodzący na końcach w NACA 23009.



LOT
NOWINY

POLSKIE LINIE LOTNICZE LOT

NR 124 ● MAJ 1972

W dniu 10 kwietnia 1972 na pokładzie samolotu PLL LOT z Kopenhagi przybył z oficjalną wizytą do Polski minister Spraw Zagranicznych Danii — **Knud Boerge Andersen,** którego na lotnisku powitał minister **Stefan Olszowski.** Duński gość po rozmowach w Warszawie przebywał także z wizytą na Ziemi Krakowskiej, gdzie na terenie b. obozu zagłady w Oświęcimiu złożył wieniec pod Pomnikiem Ofiar Faszyzmu.

W złożonych oświadczeniach obaj ministrowie zgodnie podkreślili wagę tego typu spotkań i konsultacji. Dialog polsko-duński ma bowiem istotne znaczenie w umacnianiu tendencji odprężenia i współpracy w Europie, których obecnie jesteśmy świadkami.



AIR CARGO
magazine
Edition nouvelle du Guide International du Fret Aérien

Co piszą?

PRASA polska — a także radio i telewizja — wiele ostatnio miejsca poświęcała LOT-owi. Bohaterem głównym był tu oczywiście nasz IŁ-62 „Mikołaj Kopernik" i uroczystości związane z przylotem samolotu do kraju. Sporo było także rozważań na temat perspektyw uruchomienia linii atlantyckiej i związanych z tym problemów. Ale dla entuzjastów lotnictwa są to sprawy raczej dobrze znane. Dlatego dzisiaj pragniemy zatrzymać uwagę naszych Czytelników na głosach prasy zagranicznej. Zaczniemy może od prezentacji nowego pisma „Air Cargo Magazine", którego redaktorem naczelnym jest p. Charles DUCARRE. Przebywał on niedawno w Polsce i po powrocie do Francji poświęcił naszemu krajowi, a zwłaszcza lotnictwu komunikacyjnemu, sporo uwagi. Również na łamach pierwszego numeru nowego pisma (którego fragment karty tytułowej prezentujemy) ukazał się obszerny artykuł poświęcony LOT-owi. Mowa w nim zarówno o historii, ale przede wszystkim o zadaniach aktualnych i przyszłych w aspektach czysto handlowych.

Natomiast na łamach belgijskiej gazety „Dimanche Presse" ukazał się obszerny materiał anonsowany już na pierwszej stronie tytułem „Wakacje jakie proponuje Polska". Artykuł jest bardzo obszerny, bogato ilustrowany i prezentuje Polskę jako kraj godny odwiedzenia. Obok oferty biur podróży jest w nim także obszerna informacja o komunikacji lotniczej i PLL LOT. Bardzo ciekawe i kompleksowe ujęcie tematu.

Sporo informacji o LOCIE ukazało się także na łamach miesięcznika — „L'Echo Touristique", ukazującego się w Paryżu, oraz „L'Air Transport Magazine".

Belgradzka „Politika" informuje swych Czytelników, że LOT otwiera nową linię sezonową do Rijeki oraz powiększa ilość rejsów tygodniowo z Warszawy do Belgradu. Wiele ciekawych informacji przynosi także prasa radziecka. Warto tu wskazać na obszerne artykuły (bogato ilustrowane), jakie ukazały się na łamach „Moskiewskiej Prawdy" oraz ukazującego się w Wilnie „Czerwonego Sztandaru". W tym ostatnim dzienniku ukazał się artykuł pt. „IŁ-62 na liniach LOT-u".

Oczywiście, ten skromny przegląd obcych czasopism nie ma pretensji do kompleksowego ujęcia. Pragnęliśmy tylko — na kilku przykładach — pokazać, że zainteresowanie Polską jest w świecie duże, i że ostatnie decyzje w sprawie budowy hoteli są szczególnie istotne!



L'Aviation Commerciale Polonaise a eu 50 ans

Na zaproszenie ministra Komunikacji przybył do Polski sekretarz generalny Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) — **Assad Kotaite.**

Na lotnisku w Warszawie po przylocie z Londynu gościa przywitał wiceminister Komunikacji **Jan Raczkowski** w towarzystwie dyrektora CZLC Mieczysława Kowieskiego.

Podstawowym celem wizyty było omówienie zagadnień związanych z rozszerzeniem współpracy Polski z ICAO, szczególnie w dziedzinie szkolenia i doskonalenia wysoko kwalifikowanych kadr lotnictwa cywilnego.

Sekretarza generalnego ICAO przyjął minister Komunikacji **Mieczysław Zajfryd.**



PIERWSZE LOTY SP-LAA











Kapitan Wł. Sułecki po powrocie z Frankfurtu w rozmowie z jedną z pasażerek. Studentka medycyny Alina Ordyniec bardzo chwaliła „Mikołaja Kopernika“ i jego kapitana. Z prawej: Te roześmiane twarze pasażerów są świadectwem przyjemnej podróży.

PRZEBRZMIAŁY już echa uroczystych chwil związanych z przylotem i nadaniem imienia „Mikołaja Kopernika“ samolotowi oznaczonemu literami SP-LAA. Rozpoczął się okres normalnej pracy. Nie jest to jeszcze pełny rozruch, gdyż w dalszym ciągu różne służby techniczne zapoznają się z nowym nabytkiem LOTowskiej rodziny. Wykłady i demonstracje, dalsze doskonalenie załóg. Starty i lądowania. Początki są zawsze trudne... Ale mamy już poza sobą także i pierwsze, regularne rejsy. Brali w nich udział turyści do Kairu, a także wielka grupa (134 osoby) turystów kanadyjskich, udających się z Warszawy do Frankfurtu. Wyprawie do piramid towarzyszyła ekipa Centralnej Agencji Fotograficznej, której zdjęcia postaramy się wkrótce opublikować. Dzisiaj pragniemy natomiast przedstawić naszym Czytelnikom kilka migawek z warszawskiego lotniska w dniu odlotu samolotu IŁ-62 „Mikołaj Kopernik“ do Frankfurtu. Pierwsze wrażenie — chyba za dużo ludzi i bagażu!? Przy stanowiskach obsługi dość długie kolejki, chociaż odprawa następuje błyskawicznie. Niektórzy ozdabiają swoje bagaże specjalnymi nalepkami. Za chwilę odjazd autobusów do samolotu. Nasz SP-LAA „nakarmiony“ uprzednio paliwem pochłania prawie natychmiast olbrzymią przecież ilość pasażerów. Po chwili start. Wielka i ciężka maszyna płynie i nadzwyczaj lekko odrywa się od płyty, by za chwilę zniknąć za horyzontem.

Nie długo trzeba było czekać na powrót maszyny. Pierwsze rozmowy z pasażerami, kapitanem Sułeckim i stewardessami.

Opowiadają jak po wylądowaniu we Frankfurcie Kanadyjczycy dziękowali za wyjątkowo przyjemny lot. Steward J. Zatyka przytaczał bardzo pochlebne sądy podróżnych o wewnętrznym wystroju samolotu. Na lotnisku był on przez większość uczestników fotografowany, a już szczególnym powodzeniem cieszył się portret Mikołaja Kopernika. Stewardessa Barbara Umińska nie tylko pierwszy raz leciała takim samolotem, ale tego dnia inaugurowała zagraniczną służbę. Radość pomieszana z tremą!

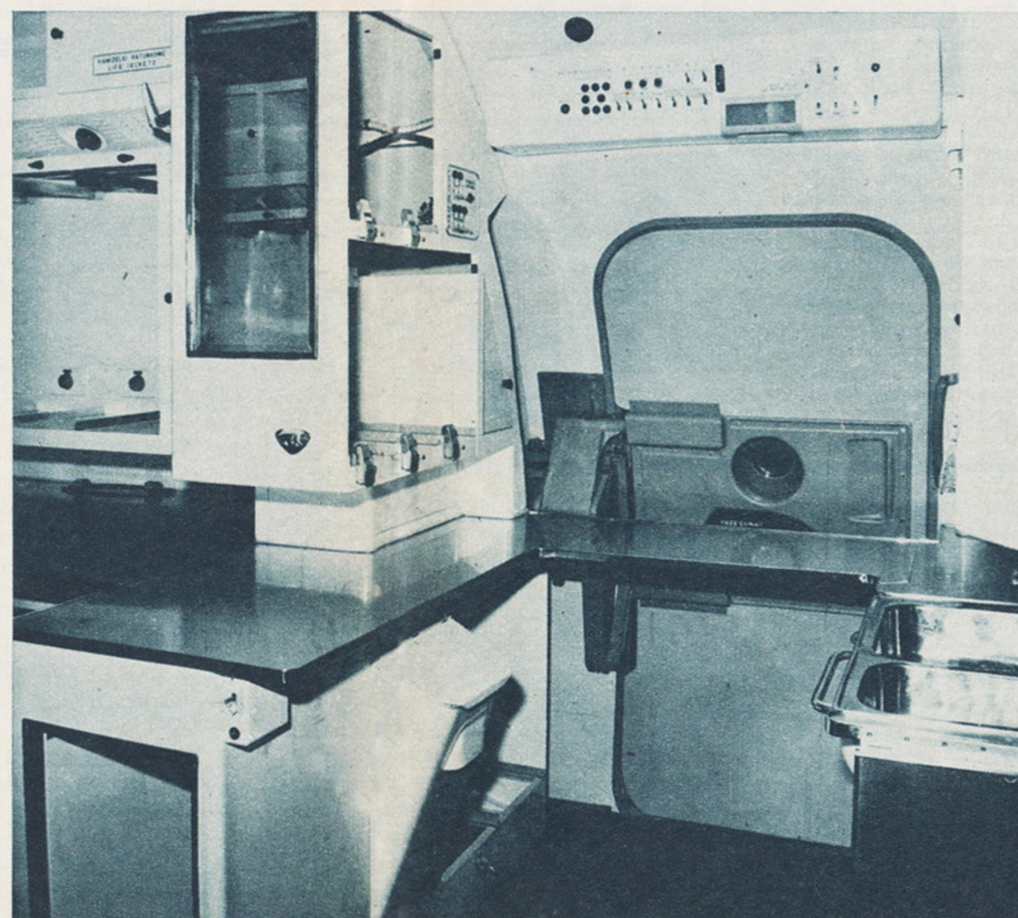
Szefowa tego lotu Maria Skibicka podkreśla wagę organizacji pracy na pokładzie tak dużego samolotu, gdzie w ciągu godziny trzeba obsłużyć 160 pasażerów, w tym w sposób specjalny podróżnych pierwszej klasy!

Kapitan W. Sułecki też był zadowolony z podróży. Mówił dobrze i o samolocie i pasażerach. Dokonaliśmy więc natychmiast małej konfrontacji. Alina Ordyniec, studentka medycyny w Warszawie, była pod dużym urokiem całej podróży, a „Kopernika” w szczególności. Jej porównania z obcymi przewoźnikami wyszły zdecydowanie na korzyść LOTU. Czy nie ucieszą takie słowa kapitana? Więc uwieczniliśmy to także na zdjęciu.

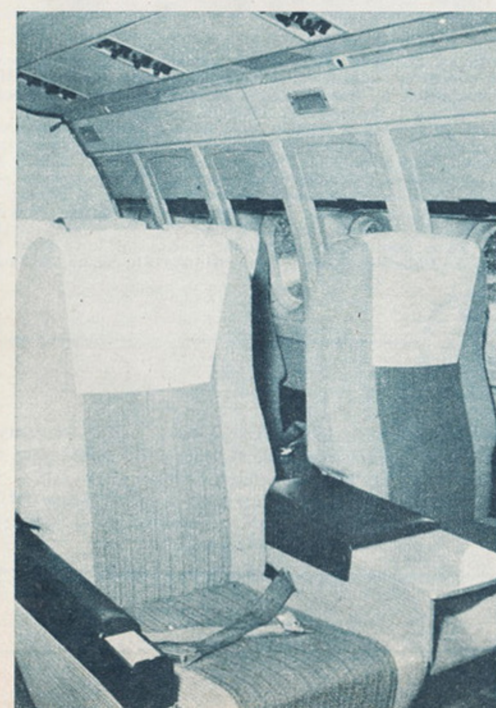
Zapraszając na pokład samolotu SP-LAA „Mikołaj Kopernik“ wszystkich Czytelników, prezentujemy jeszcze nieco szczegółów jego wnętrza. Prosimy np. policzyć ile jest przyrządów w kabinie pilotów oraz w jakich warunkach pracują stewardessy. I najważniejsze: na czym się siedzi! Życzymy miłej podróży. Już wkrótce także na pokładzie SP-LAB „Tadeusz Kościuszko“.



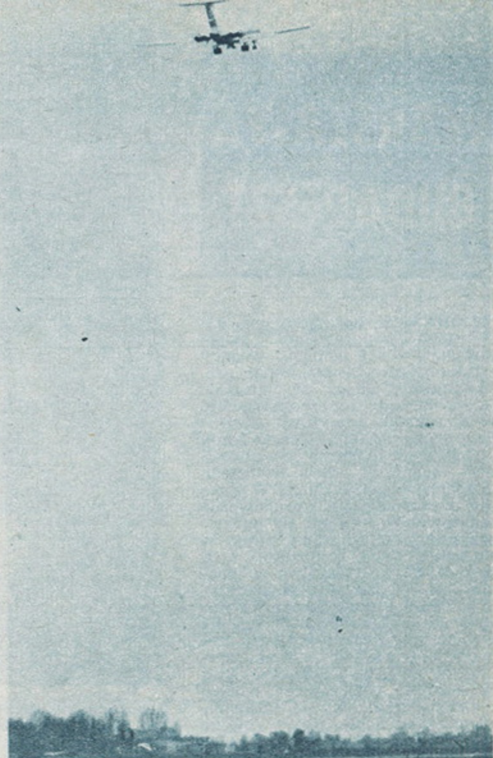


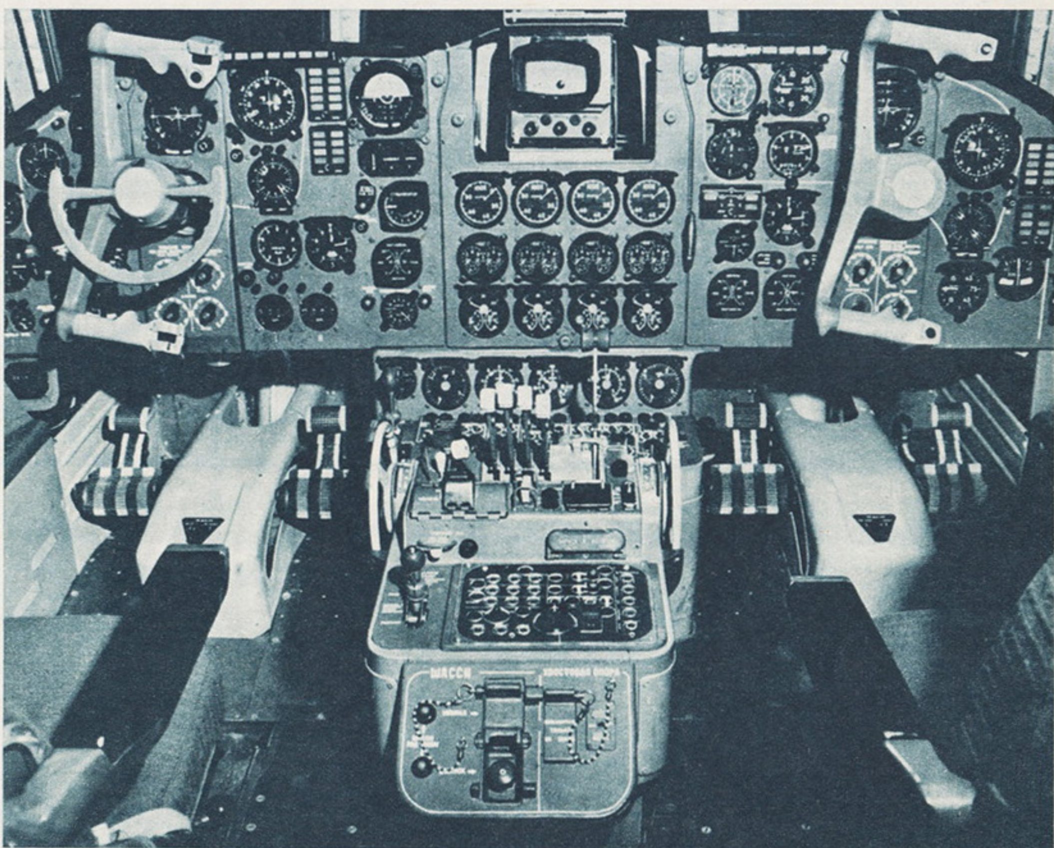














Stewardessa Maria Skibicka opiekuje się zawsze bardzo troskliwie swoimi podróżnymi, bez względu czy to AN-24 czy IL-62.



WARSZAWA BUDAPESZT

KONKURS ogłoszony na łamach popularnego „Swiatowida" — „Polska — Węgry szlakami przyjaźni" został rozstrzygnięty. Jury, w którego skład wchodzili przedstawiciele Węgierskiego Instytutu Kultury, PLL LOT, Zjednoczenia „ORBIS" i redakcji „Swiatowida", oceniało prace w trzech grupach tematycznych. W grupie pierwszej — opracowanie tekstowe (wpłynęło 24) pierwszą nagrodę (5-dniowy pobyt w Budapeszcie) przyznano **B. Knotzlowi** z Rzeszowa w drugiej — zdjęcia (wpłynęło 231) **Z.J. Zielińskiemu** (9-dniowy pobyt na Węgrzech). W grupie trzeciej — projekt plakatu, nagrodę pierwszą otrzymała studentka ASP w Warszawie **Ewa Wieczorek.** Plakat jest bardzo piękny, kolorowy i czarnobiałe zdjęcie nie jest w stanie oddać jego uroku. Pani Ewa otrzymała nagrodę PLL LOT w postaci biletu na trasie Warszawa — Budapeszt — Warszawa i była bardzo zadowolona z takiego obrotu rzeczy. Laureatka obiecała, że podzieli się wrażeniami ze swej podróży. Nadmienić jeszcze należy, że projektów plakatów wpłynęło 23, zaś haseł reklamowych — 29. Wśród tych ostatnich nagrodę otrzymał M. Trachimowicz za slogan: „Szybko sprawnie polskim LOTEM do bratanka samolotem". Na jednym z plakatów wyczytaliśmy natomiast: „LOTEM" błyskawicy ze stolicy do stolicy!

Uroczystość wręczenia nagród odbyła się w nowo otwartym ośrodku Kultury Węgierskiej w Warszawie, na którą przybyli wszyscy laureaci. Odnotujmy, że zdobywcom pierwszych nagród PLL LOT ufundował bezpłatne przeloty z ich miejsc zamieszkania.



Studentka warszawskiej ASP — Ewa Wieczorek otrzymała pierwsze miejsce i nagrodę PLL LOT za projekt plakatu. Niżej: Przedstawiciel „Malevu" wręcza nagrodę A. Królakowi z Głogowa, zdobywcy drugiej nagrody za projekt plakatu. W głębi przewodniczący jury — J. Krawczyk oraz I. Pawełkowa z redakcji „Swiatowida".



BARTEK UZUPEŁNIA WIEDZĘ



MIŁOŚNICY telewizyjnych teleturniejów pamiętają doskonale ten pojedynek Bartka z dwoma starszymi panami na temat warszawskiego Zamku. Prof. Zinn przerywał jego wypowiedzi i dziwował się ogromnie jego wszechstronnej edukacji. Bartek Kaczorowski został wówczas zwycięzcą, a następnego dnia poszedł do szkoły. Skorzystał jednak z zaproszenia krakowskiej Rady, by przyjrzeć się z bliska wawelskim skarbom i zabytkom dawnej stolicy kraju, i wyruszył wraz z mamą. LOT ufundował bezpłatne przeloty i podróż trwała bardzo krótko. Zrobiliśmy tradycyjne już zdjęcie na schodkach do AN-24 oraz na krakowskim rynku. Bartek z powietrznej ekspedycji był bardzo zadowolony, podobnie jak z całej wizyty w Krakowie. Teraz czekajmy na jego następne wystąpienie w telewizji.





Odwiedziny w Starym Kraju są coraz częstsze. Pani Wierzbicka z synem Mariuszem mieszka niedaleko Bostonu w USA i przyleciała odwiedzić mamę i zmienioną Warszawę. Z przelotów polskim samolotem na trasie do Londynu była bardzo zadowolona (zdjęcie z lewej).

Akcja sadzenia drzew jest w pełnym toku. W całym kraju ludzie uświadamiają sobie, że otaczająca nas zieleń to nie tylko sprawa estetyki, ale przede wszystkim zdrowia. Na terenach lotniska też przystąpiono do akcji. Wzięli w niej również udział przedstawiciele radzieckiego „Aviaeksportu" i „Aeroflotu" z G. Łogwinienko na czele (zdjęcie niżej).



Święto Służby Zdrowia obchodzimy zawsze ze specjalną atencją. Przecież chodzi o ludzi, którzy swą codzienną pracą czynią dosłownie wszystko, by nasze życie i zdrowie służyło nie tylko każdemu z nas, ale i krajowi. Oczywiście ten jeden uroczysty dzień nie jest ani miarą ich wysiłków, ani naszej pamięci o ludziach w bieli. Pragniemy go jednak dzisiaj uczcić w sposób specjalny robiąc to pamiątkowe, prawie rodzinne zdjęcie, LOT-owskiej służby zdrowia, oczywiście z serdecznymi życzeniami, by zawsze zdrowa była! Stoją od lewej do prawej: dr M. Karłowicz, K. Kruk, dr M. Paluszkiewicz, dr S. Nowak — kierownik Obwodowej Przychodni Przemysłowej, J. Rogala, dr J. Święcicki, W. Klębukowska, E. Lipka, J. Dynarzewska, M. Sawicka. Siedzą od lewej: dr A. Surowiec, dr L. Piotrowski, dr K. Czerwińska-Ślusarska, E. Wojdyła.





Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wew. 44. Redaktor odpowiedzialny JULIUSZ PĘGIEL. Wkładka do numeru 19 (1087) z dnia 7 maja 1972 r. „Skrzydlatej Polski". Zdjęcia w numerze: J. Czerniak i M. Kobrzyński.